dossiers
urbains
canada

ILE DE VANCOUVER

COLOMBIE-BRITANNIQUE

PRÉPARÉ PAR
TRAVAUX PUBLICS CANADA
DIRECTION DES SERVICES DE L'IMMOBILIER

Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1983

Nº de cat.: W67-1/32-1983F

ISBN 0-662-91218-7

OTTAWA 1983

AVANT-PROPOS

Au nom du Comité consultatif du Conseil du Trésor sur la Gestion foncière fédérale (CCCT/GFF), la Direction des services de l'immobilier de Travaux publics Canada entreprend le programme Dossiers urbains Canada afin d'aider à la mise en oeuvre de la politique relative à la gestion foncière fédérale, approuvée par le Cabinet en 1973. Le principe fondamental de cette politique est de gérer la propriété foncière fédérale de façon à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et d'environnement de nature plus générale.

Afin de faciliter l'application de cette politique, le programme Dossiers urbains Canada (DUC) analyse de façon systématique les propriétés de l'Administration fédérale dans certaines régions du Canada. En plus de dresser l'inventaire et la cartographie des propriétés fédérales dans chacune des régions à l'étude, chaque dossier comprend une section traitant du profil urbain où sont réunis et analysés certains indicateurs et renseignements touchant le milieu social, l'économie et l'environnement, ainsi que les tendances pouvant avoir des répercussions sur la gestion foncière fédérale. Une énumération des objectifs de planification foncière des divers paliers gouvernementaux complète le profil urbain. Après une description général des caractéristiques globales de la présence fédérale, chaque propriété fait l'objet d'un examen dans son contexte particulier.

Travaux publics Canada tient à remercier les membres du Comité consultatif et les autres ministères qui ont participé activement au programme "Dossiers urbains Canada", et tout spécialement le ministère de l'Environnement qui fournit l'expertise en matière d'environnement. Un merci tout spécial est offert aux ministères fédéraux et provinciaux et aux organismes municipaux qui ont fourni les renseignements et les données indispensables à la rédaction de chacun des rapports. Nous remercions également Archives publiques Canada pour l'illustration apparaissant sur la couverture et provenant d'une exposition de cartes panoramiques, "Vues à vol d'oiseau des villes canadiennes" (Sherbrooke).

Tous les renseignements reliés aux propriétés fédérales contenus dans ce dossier sont basés sur des données fournies par les divers ministères et agences fédérales et sont les plus récentes disponibles au moment de la recherche.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
AVANT-PROPOS	i
TABLE DES MATIÈRES	ii
LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX	iv
SOMMAIRE	vi
1.0 SECTEUR D'ÉTUDE	2
1.1 Délimitation du secteur d'étude	2
1.2 Caractéristiques géographiques	2
1.3 Transport interurbain	2
1.4 Caractéristiques démographiques	3
1.5 Économie	4
2.0 PROFIL: DISTRICT RÉGIONAL DE COWICHAN VALLEY	7
2.1 Caractéristiques démographiques	7
2.2 Économie	8
2.3 Utilisation générale des sols	9
2.4 Profils des municipalités	9
2.4.1 Duncan	9
2.4.2 Municipalité du district de North Cowichan	11
3.0 PROFIL: DISTRICT RÉGIONAL DE NANAIMO	14
3.1 Caractéristiques démographiques	14
3.2 Économie	15
3.3 Utilisation générale des sols	16
3.4 Profil de la municipalité de Nanaimo	17
4.0 PROFIL: DISTRICT RÉGIONAL D'ALBERNI-CLAYOQUOT	20
4.1 Caractéristiques démographiques	20
4.2 Économie	21
4.3 Utilisation générale des sols	22
4.4 Profil de la municipalité de Port Alberni	22
5.0 PROFIL: DISTRICT RÉGIONAL DE COMOX-STRATHCONA	26
5.1 Caractéristiques démographiques	26
5.2 Économie	27
5.3 Utilisation générale des sols	28
5.4 Profils des municipalités	29
5.4.1 Courtenay	29
5.4.2 Comox	30
5.4.3 Campbell River	31

TABLE DES MATIÈRES

				PAGE
7.0	**PROPRIÉTÉS DE L'ADMINISTRATION FÉDÉRALE**			42
7.1	Caractéristiques des propriétés fédérales			42
7.2	Descriptions des propriétés fédérales			44
	7.2.1	SCP	Immeuble fédéral de Duncan	44
	7.2.2	TPC	Emplacement du bureau de poste de Crofton	46
	7.2.3	TPC	Quai de Crofton	48
	7.2.4	SCP	Immeuble fédéral de Chemainus	50
	7.2.5	TPC	Quai de Chemainus	52
	7.2.6	TPC	Quai de Maple Bay	54
	7.2.7	TPC	Immeuble fédéral de Nanaimo	56
	7.2.8	SCP	Établissement de traitement du courrier de Nanaimo	58
	7.2.9	TPC	Nanaimo (Wellington), Édifice du Gouvernement du Canada	60
	7.2.10	MDN	Camp militaire de Nanaimo	62
	7.2.11	MPO	Station biologique de Nanaimo	64
	7.2.12	TC	Aéroport de Nanaimo	66
	7.2.13	TC	Port de Nanaimo	67
	7.2.14	TPC	Immeuble fédéral de Port Alberni	69
	7.2.15	SCP	Bureau de poste de Port Alberni	71
	7.2.16	AIN	Ancien internat d'Alberni	73
	7.2.17	AIN	Propriété du chemin River, Port Alberni	75
	7.2.18	R-C	Station de retransmission de Port Alberni	77
	7.2.19	TC	Port de Port Alberni	78
	7.2.20	SCP	Immeuble fédéral de Courtenay	80
	7.2.21	GRC	Emplacement du quartier général de sous-division de Courtenay	82
	7.2.22	GRC	Station-radio de Courtenay	84
	7.2.23	TPC	Quai de Courtenay	86
	7.2.24	TPC	Immeuble fédéral de Comox	88
	7.2.25	MDN	BFC de Comox	90
	7.2.26	MDN	Centre de communications de Comox	92
	7.2.27	MDN	Centre de communications de Seal Cove	94
	7.2.28	TPC	Quai de Comox	96
	7.2.29	SCP	Immeuble fédéral de Campbell River	98
	7.2.30	TPC	Annexe à l'édifice fédéral de Campbell River	100
	7.2.31	SCP	Établissement de traitement du courrier de Campbell River	102
	7.2.32	MPO	Résidence de Campbell River	104
	7.2.33	TC	Aéroport de Campbell River	106
	7.2.34	TPC	Quais de Campbell River	108
	7.2.35	TC	Radioborne extérieure de Campbell River	110

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

ANNEXES

A Glossaire de termes 111
B Liste des abbréviations 113
C Dossiers urbains publiés 114

LISTE DES ILLUSTRATIONS ET TABLEAUX

Tableau 1 Population du secteur d'étude, 1951-1981 3
Tableau 2 Ventilation de la population par district régional, 1981 4
Tableau 3 Population du district régional de Cowichan Valley, 1951-1981 7
Tableau 4 Projections démographiques, 1986-1996 8
Tableau 5 Population du district régional de Nanaimo, 1951-1981 14
Tableau 6 Projections démographiques, 1986-1996 15
Tableau 7 Distribution de la main-d'oeuvre par pourcentage, 1982 16
Tableau 8 Population du district régional d'Alberni - Clayoquot, 1951-1981 20
Tableau 9 Projections démographiques, 1986-1996 21
Tableau 10 Main-d'oeuvre par industrie et région, 1982 22
Tableau 11 Construction: Port Alberni 23
Tableau 12 Population du district régional de Comox-Strathcona, 1951-1981 26
Tableau 13 Projections démographiques, 1986-1996 27
Tableau 14 Main-d'oeuvre par occupation, Janvier 1982 28

CARTES

Secteur d'étude 1
District régional Cowichan Valley 6
District régional de Nanaimo 13
District régional d'Alberni-Clayoquot 19
District régional de Comox-Strathcona 25

CARTES DES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

Duncan
North Cowichan
Nanaimo
Port Alberni
Courtenay
Comox
Campbell River

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

CARTES

Secteur d'étude 1
District régional Cowichan Valley 6
District régional de Nanaimo 13
District régional d'Alberni-Clayoquot 19
District régional de Comox-Strathcona 25

CARTES DES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

Duncan
North Cowichan
Nanaimo
Port Alberni
Courtenay
Comox
Campbell River

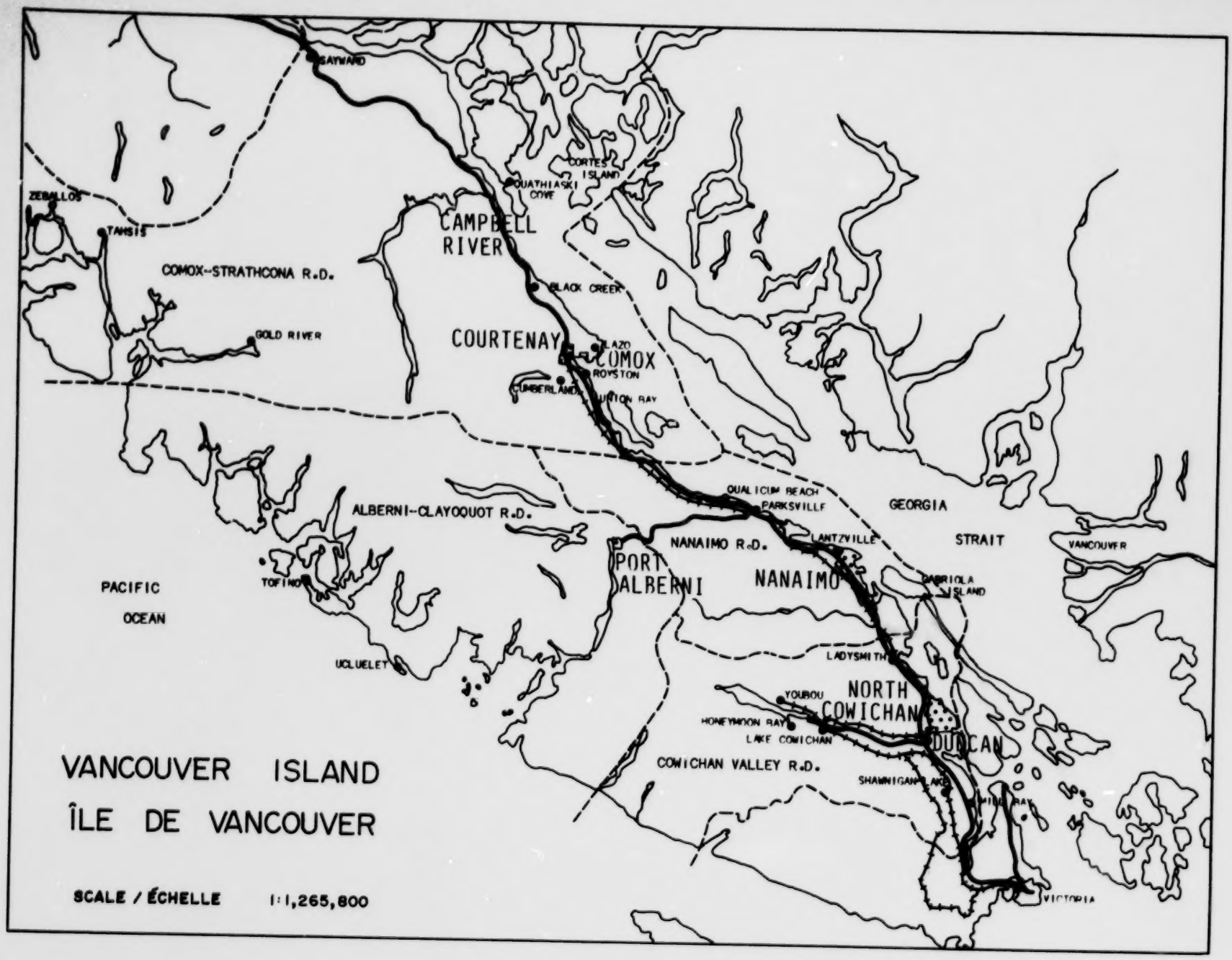
SOMMAIRE

Le secteur d'étude comprend sept municipalités de la Colombie-Britannique: Duncan, North Cowichan, Nanaimo, Port Alberni, Courtenay, Comox et Campbell River.

Ces municipalités sont les plus grandes agglomérations sur l'île de Vancouver à l'exception de Victoria qui fait partie du District régional de la Capitale. Elles sont toutes situées sur la côte orientale de l'île, sauf pour Port Alberni qui se situe sur une longue anse de la côte ouest.

L'économie de la région repose largement sur la foresterie, quoique la pêcherie et le tourisme sont aussi des secteurs importants. Les plus grands centres urbains sont Nanaimo (47 000 habitants) et Port Alberni (20 000). La croissance démographique a été rapide sauf à Duncan et Port Alberni.

Nanaimo a la plus grande concentration de propriétés fédérales, y inclus une importante base militaire du MDN, un aéroport et un port de TC ainsi qu'une station biologique du MPO. La plus grande propriété individuelle est celle de la BFC à Comox, qui recouvre une superficie de 543 ha. Les autres propriétés typiques sont des bureaux de poste, des immeubles de bureaux et des quais.


GAYWARD
CORTES ISLAND
QUATHIASKI COVE
ZEBALLOS
TAHSIS
CAMPBELL RIVER
COMOX--STRATHCONA R.D.
BLACK CREEK
GOLD RIVER
COURTENAY
LAZO
COMOX
ROYSTON
CUMBERLAND
QUALICUM BEACH
PARKSVILLE
GEORGIA
STRAIT
VANCOUVER
ALBERNI--CLAYOQUOT R.D.
NANAIMO R.D.
LANTZVILLE
PORT ALBERNI
NANAIMO
GABRIOLA ISLAND
PACIFIC OCEAN
TOFINO
UCLUELET
LADYSMITH
YOUBOU
NORTH COWICHAN
HONEYMOON BAY
LAKE COWICHAN
DUNCAN
COWICHAN VALLEY R.D.
SHAWNIGAN LAKE
VICTORIA
VANCOUVER ISLAND
ÎLE DE VANCOUVER
SCALE / ÉCHELLE 1:1,265,800

1.0 SECTEUR D'ÉTUDE

1.1 DÉLIMITATION DU SECTEUR D'ÉTUDE

La région d'étude se compose de sept municipalités réparties dans quatre districts régionaux. Il s'agit des principales agglomérations de l'île de Vancouver à l'extérieur du District régional de la Capitale, à savoir: Duncan et North Cowichan dans le district régional de Cowichan Valley; Nanaimo dans le district régional de Nanaimo; Port Alberni dans le district régional d'Alberni-Clayoquot; et Courtenay, Comox et Campbell River dans le district régional de Comox-Strathcona.

1.2 CARACTÉRISTIQUES GÉOGRAPHIQUES

L'île de Vancouver est très montagneuse avec de nombreuses vallées profondes. La côte est de l'île par contre est une plaine étroite d'environ 13 km de largeur en moyenne.

L'océan Pacifique tempère le climat, donnant des hivers doux et des étés chauds. La pluie est abondante, notamment sur la côte ouest. Le climat entretient des forêts abondantes de conifères, bien que dans les régions d'accès facile, les arbres adultes ont presque tous été abattus. Dans les régions d'accès facile, la plupart des terres arables sont cultivées ou construites.

1.3 TRANSPORT INTERURBAIN

Pour beaucoup des municipalités étudiées, les liaisons avec d'autres parties du secteur d'étude et avec d'autres régions de l'île sont restreintes. Dans le réseau routier, la route littorale dite route Island (n^{o} 19) et ses embranchements constituent la principale voie reliant les villes de l'île.

La route Island commence à l'extérieur du secteur d'étude, à Victoria, et elle longe la plaine de la côte est jusqu'à Campbell River. Le prolongement de cette route jusqu'à Port Hardy au nord est en chantier. Le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo longe aussi la côte est jusqu'à Courtenay. Cependant, le système côtier de traversiers et les petites compagnies aériennes, qui exploitent des hydravions ainsi que de petits avions ordinaires, sont les principaux moyens de transport reliant les nombreuses agglomérations de la région, notamment les villages isolés construits le long de la côte continentale. La plupart des marchandises reçues dans le secteur d'étude sont acheminées par traversier ou par la route Island venant de Victoria.

1.4 CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

De 1941 à 1956, la population du secteur d'étude a augmenté à peu près au même rythme que l'ensemble de la province, mais de 1956 à 1961, la croissance fut nettement inférieure à la moyenne annuelle provinciale. Au cours de la période 1961-1966, le taux de croissance démographique a augmenté de nouveau et a effectivement dépassé le taux provincial. De 1966 à 1971 cependant, la croissance démographique du secteur a pris un certain recul par rapport à l'ensemble de la province (2.6 pour cent par année comparativement à 3.1 pour cent dans l'ensemble de la province). Durant la période 1976-1981, le taux de croissance a atteint 3.6 pour cent dépassant la moyenne provinciale qui était de 2.2 pour cent.

Tableau 1

Population du secteur d'étude, 1951-1981

Année	Population du secteur d'étude	Croissance annuelle moyenne	Pourcentage de la population provinciale
1951	57 036	+4.3	7.5
1956	107 252	+2.4	7.7
1961	120 622	+3.3	7.4
1966	142 048	+3.2	7.6
1971	166 086	+3.1	7.6
1976	193 819	+3.1	7.9
1981	230 981	+3.6	8.4

Source: - Statistiques des gouvernements régionaux et municipaux de la Colombie-Britannique, juin 1978

- Statistique Canada, Recensement de 1981, cat. 93-910

Entre 1971 et 1976, trois des districts régionaux en question ont connu une croissance démographique nettement supérieure au taux provincial de 2.5 pour cent: dans le district régional de Nanaimo, notamment, le taux de croissance fut de 5.2 pour cent. Au cours de cette même période, la population de Port Alberni a baissé en moyenne de 0.48 pour cent par année. De 1971 à 1976, les grandes agglomérations qui ont connu la plus forte croissance sont les villes de North Cowichan (5.6 pour cent) et Comox (5.7 pour cent), bien que la statistique du district régional révèle un ralentissement dans la croissance de Comox de 1976 à 1978. Les deux agglomérations sont en partie de villes dortoirs: North Cowichan attenant à Duncan, et Comox attenant à Courtenay. Ce jumelage est particulièrement notable compte tenu du fait que la population de Duncan a effectivement baissé de 1.3 pour cent entre 1971 et 1976.

Tableau 2

Ventilation de la population par district régional, 1981

District régional	En % de la population du secteur d'étude
Cowichan Valley	22.8
Nanaimo	33.4
Alberni-Clayoquot	14.1
Comox-Strathcona	29.7

Source: - Statistiques des gouvernements régionaux et municipaux de la Colombie-Britannique

- Statistique Canada, Recensement de 1981, cat. 93-910

1.5 ÉCONOMIE

Depuis le début de la colonisation du secteur d'étude, sa croissance économique a été axée sur l'exploitation et la transformation des ressources naturelles. Les premiers habitants pratiquaient l'agriculture, l'abattage du bois et l'extraction du charbon. L'exploitation forestière a mené au prolongement des routes à mesure que les bûcherons devaient aller plus loin pour trouver du bois. La construction du chemin de fer jusqu'à Port Alberni a favorisé la mise en valeur des richesses forestières de la région ainsi que la création d'une grande industrie forestière permanente.

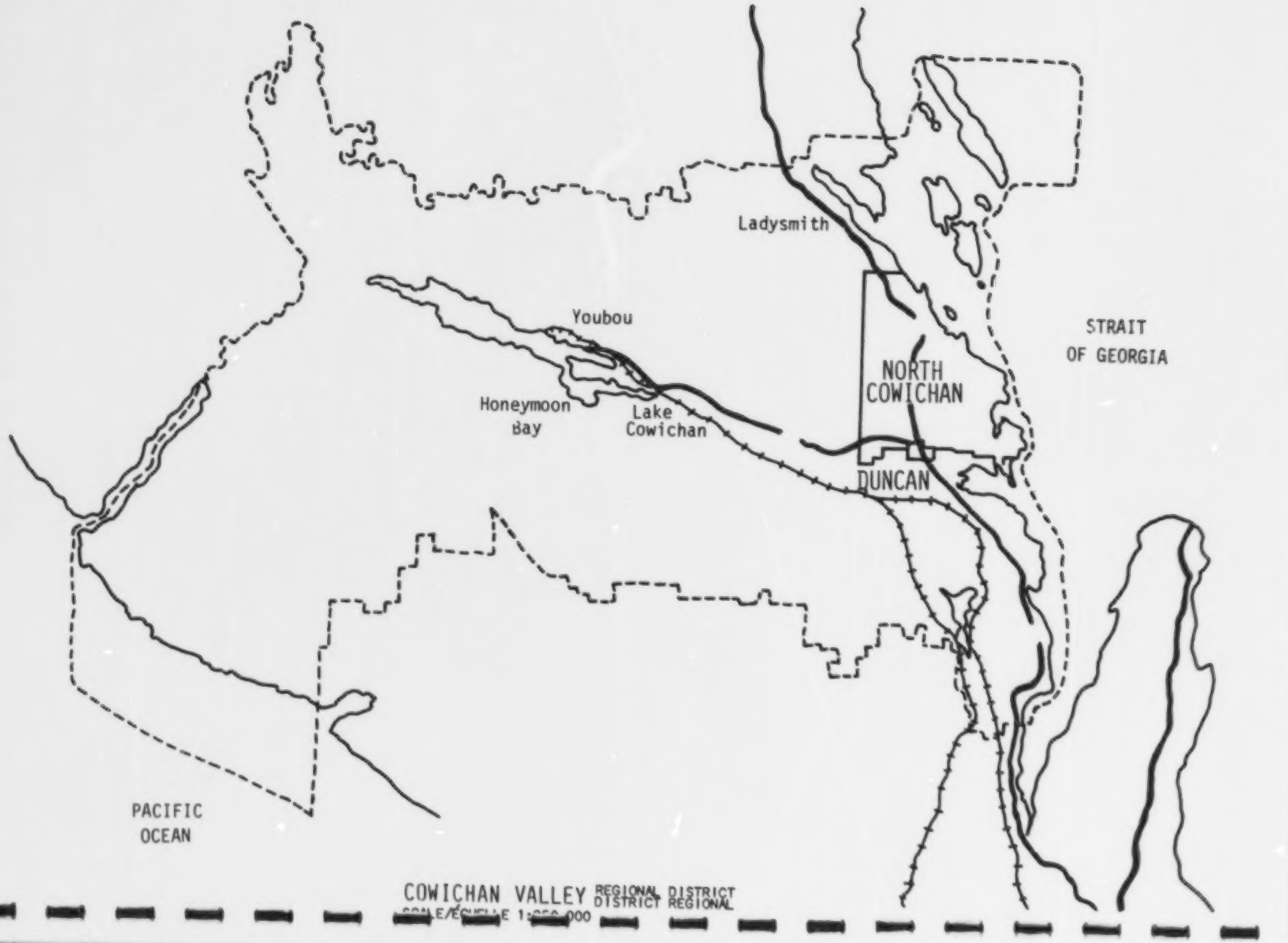
Les premiers villages dans la vallée de Comox vivaient en 1862 de l'agriculture et de l'abattage du bois, et en 1889 de l'exploitation des gisements de charbon à Cumberland. À partir de 1914, date du prolongement du chemin de fer Esquimalt-Nanaimo jusqu'à Courtenay, le développement économique de la région n'a pas ralenti, s'axant surtout sur l'exploitation forestière, l'agriculture et l'extraction minière.

Au fil des années, l'extraction du charbon a perdu de son importance économique et depuis les années 1930 et 1940, les gisements de charbon ne sont pas exploités sur une grande échelle dans la région. Depuis le déclin de l'industrie minière, l'exploitation forestière est l'armature de l'économie de l'île. Avant le Seconde Guerre mondiale, l'industrie des pâtes et papiers n'était pas très importante, mais depuis. elle s'est développée rapidement parallèlement à la tendance à l'intégration et à une plus grande utilisation des ressources dans l'industrie forestière.

Dans une perspective historique, la pêche a joué un rôle secondaire mais n'a jamais fléchi. Dans le secteur d'étude, beaucoup d'agglomérations servent de bases à des flottes de pêche côtière et sont, dans certains cas, le siège d'usines de transformation du poisson. Ce n'est qu'au cours des dernières années que le tourisme est devenu une force économique importante, la région devenant d'accès plus facile. Une très faible proportion de la main-d'oeuvre s'occupe d'agriculture. Par contre, l'exploitation forestière emploie proportionnellement plus de personnes dans le secteur d'étude que dans l'ensemble de la province ou l'ensemble du pays, fait qui témoigne de l'importance de cette branche d'activité économique dans la région. La pêche et le piégeage sont aussi plus importants au niveau régional qu'à l'échelle provinciale ou nationale. De plus, dans le secteur d'étude, le nombre d'actifs oeuvrant dans l'industrie minière, exprimé en pourcentage de la main-d'oeuvre se rapproche des taux provincial et national. Le pourcentage de la main-d'oeuvre qui travaille dans les services socio-culturels, commerciaux et personnels se rapproche de la moyenne nationale et est légèrement inférieur au taux provincial.

La plupart des biens produits dans le secteur d'étude sont expédiés à l'extérieur de la région. Les produits forestiers sont presque tous envoyés directement à des clients internationaux, notamment aux États-Unis, alors que d'autres produits sont acheminés par le port de Vancouver. Malgré la présence de nombreuses papeteries et scieries dans la région, le bois brut est encore expédié en grande partie vers l'extérieur. L'approvisionnement énergétique a restreint, dans une certaine mesure, l'essor de ces industries. Par exemple, l'insuffisance du potentiel énergétique a gêné la construction d'une usine à pâte thermo-mécanique à Nanaimo.

Au cours des années il s'est manifesté une tendance marquée à l'abandon des petites scieries, souvent mobiles, et à la centralisation et l'intégration des diverses branches de l'industrie forestière. Comme exemple, l'usine Harmac de Nanaimo et l'usine de la Crown Zellerbach à Elk Falls près de Campbell River, où les sous-produits qui étaient auparavant considérés comme des déchets sont maintenant mieux utilisés.


Ladysmith
Youbou
Honeymoon Bay
Lake Cowichan
NORTH COWICHAN
DUNCAN
STRAIT OF GEORGIA
PACIFIC OCEAN
COWICHAN VALLEY REGIONAL DISTRICT
DISTRICT REGIONAL

2.0 PROFIL: DISTRICT RÉGIONAL DE COWICHAN VALLEY

2.1 CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

Dans le district régional de Cowichan Valley, le taux de croissance démographique fut de 2.6 pour cent en moyenne au cours de la période 1951-1956, mais de 1956 à 1966, il a baissé à environ 2.0 pour cent. Le taux de croissance a augmenté légèrement de 1966 à 1971 et il a manifesté une hausse considérable de 1971 à 1976 (3.9 pour cent par année). Le taux de 1976 à 1981 a diminué à 2.3 pour cent par année.

Tableau 3

Population du district régional de Cowichan Valley, 1951-1981

(chiffres entre parenthèses = différence moyenne annuelle en %)

Année	Duncan		North Cowichan		Autres		District régional	
1951	2 784		6 665		15 086		24 535	
1956	3 247	(+3.1)	7 781	(+3.1)	16 899	(+2.3)	27 927	(+2.6)
1961	3 726	(+2.8)	9 166	(+3.3)	17 857	(+1.1)	30 749	(+1.9)
1966	4 299	(+2.9)	10 384	(+2.5)	19 564	(+1.8)	34 247	(+2.2)
1971	4 388	(+0.4)	12 170	(+3.2)	22 430	(+2.8)	38 988	(+2.6)
1976	4 106	(-1.3)	15 956	(+5.6)	27 038	(+3.8)	47 100	(+3.8)
1981	4 228	(+0.6)	18 210	(+2.7)	30 263	(+2.3)	52 701	(+2.3)

Source: Statistique Canada, Recensement de 1976, nº de cat. 92-806; Recensement de 1971, 92-702. Recensement de 1981, nº de cat. 93-910.

En 1976, l'administration du district régional a établi plusieurs projections démographiques allant d'une "croissance lente optimale" à une "croissance anarchique". Le Conseil de recherche de la Colombie-Britannique a aussi fait des projections qui, d'après le district régional, sous-estiment la croissance. Les projections présentées ci-dessous sont celles de l'administration du district régional. Les deux chiffres indiquent la croissance maximale dirigée et la croissance lente optimale; ils représentent la gamme la plus probable de croissance d'après le district régional.

Tableau 4

Projections démographiques, 1986-1996

	1986	1991	1996
Duncan	5 005	5 526	6 100
Reste du district	69 008	82 056	85 767
	58 963	70 166	80 209
District régional de Cowichan Valley	74 013	87 582	91 867
	63 968	75 692	86 309

Source: Service d'urbanisme du district régional, octobre 1976. Population Assumptions and Projections for the Cowichan Valley Regional District

D'après les prévisions, la croissance la plus rapide aura lieu dans les parties méridionales de Cowichan Valley suite à l'expansion de Victoria et de la région de la Capitale. Duncan, North Cowichan et Ladysmith devraient connaître une croissance modérée, alors qu'à l'intérieur du district régional la croissance démographique sera probablement lente à moins d'un essor économique imprévu.

2.2 ÉCONOMIE

L'économie du district régional de Cowichan Valley, comme celle de l'ensemble du secteur d'étude, est axée principalement sur l'abattage du bois et sur les industries de transformation reliées à l'exploitation forestière. Les plus grands employeurs de la région sont l'usine de pâtes et papiers journal de Crofton, la scierie de Chemainus, les scieries de Saltair Lumber à Ladysmith, et les scieries de la B.C. Forest Products et de la B.C. Forest Industry à Lake Cowichan. L'agriculture, la pêche commerciale et le tourisme sont aussi d'importantes activités économiques dans la région. Duncan est le principal centre commercial du district environnant et la ville tire des revenus considérables des services qu'elle distribue aux voyageurs empruntant la route littorale. Il semble peu probable que le secteur forestier connaisse un grand essor bien qu'il y aura peut-être une certaine croissance lorsque la deuxième coupe arrivera à maturité.

À l'intérieur du district, 30-40% de la main-d'oeuvre est employée dans des industries reliées au domaine forestier. Le taux de chômage est 200% au-dessus de la normale. Il y a approximativement 5 000 inscrits à la CAC (3 premiers mois de 1983) qui sont le résultat direct de la baisse dans l'industrie forestière.

Plus particulièrement, MacMillan Bloedel ferma sa scierie de Chemainus au printemps de 1982, ce qui créa 700 chômeurs. D'autres plus petites scieries fermèrent, ce qui amena de 350 - 500 chômeurs de plus, nombre auquel venait s'ajouter les mises à pied dans d'autres secteurs. La papeterie de Crofton est encore en opération mais elle aussi a dû subir un ralentissement.

On prévoit que l'industrie forestière devrait connaître un prochain regain de vie au cours de la prochaine année malgré la présence encore d'un haut taux de chômage et de la récession économique.

2.3 UTILISATION GÉNÉRALE DES SOLS

L'utilisation des sols à l'intérieur du district régional est étroitement reliée à la disponibilité de terres agricoles dans la vallée de Cowichan et à la distribution des ressources forestières. L'emplacement des gisements de charbon fut un facteur déterminant dans le développement initial de la région. Le réseau des transports joue un rôle important dans l'établissement du régime d'affectation des sols. La plupart des quartiers résidentiels et des aménagements commerciaux et industriels à l'intérieur du district régional sont axés sur la route Island qui longe la côte est de l'île, et sur le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo. Duncan, bien situé sur la route Island, a toujours été le centre commercial et administratif de la région. Les industries manufacturières reliées à l'exploitation forestière sont implantées près des lacs et en bordure du détroit de Georgia pour faciliter le transport des billes aux usines ainsi que la distribution des produits aux marchés.

2.4 PROFILS DES MUNICIPALITÉS

2.4.1 Duncan

Structure urbaine Duncan est presque entièrement construit (97 pour cent des terrains) et la plupart des sols vacants font partie de la plaine d'inondation de la rivière Cowichan. Près de 50 pour cent de la ville est aménagé en quartiers résidentiels. Le centre commercial de Duncan est situé entre la route Island et le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo. Duncan compte peu de propriétés industrielles, mais la plupart d'entre elles sont situées près du chemin de fer ou de la route Island.

La route Island et le chemin de fer Esquimalt-Nanaimo traversent le centre de Duncan et gênent sensiblement la circulation. Le réseau routier est aménagé en damier.

D'après le plan d'aménagement de la municipalité, les sources d'alimentation en eau sont suffisantes pour encore quinze ans environ. Cependant, le système d'aqueducs n'est pas assez flexible pour combler les nouvelles demandes dans toutes les parties de la ville, notamment dans les quartiers élevés qui sont éloignés des puits. Les quartiers qui peuvent être viabilisés aux moindres frais pour favoriser l'expansion de la ville sont ceux du secteur sud-ouest de la partie est de la ville.

Le système municipal de traitement des eaux-vannes est suffisant pour répondre aux besoins des nouveaux venus d'ici la fin du siècle. Cependant, la capacité du système d'égouts sanitaires n'est pas assez grande pour desservir économiquement l'ensemble de la ville. Le plan d'aménagement de la municipalité désigne les zones qui pourraient accueillir plus de monde en fonction de la capacité du système d'égouts. Il s'agit grosso modo d'un quartier au nord de la rue Ingram, de la moitié septentrionale du centre de la ville, du quartier Mall/Plaza sur la réserve indienne et du tiers central de la partie orientale sur un axe est-ouest.

Secteur résidentiel La récente récession économique a beaucoup affecté le marché immobilier de Duncan. La construction domiciliaire en 1981 qui était d'approximativement 225 unités chuta en 1982 à environ 10 nouvelles constructions. Pour les premiers 4 mois de 1983 il n'y a eu aucune nouvelle construction.

Il y a présentement un excès d'espace commercial à Duncan suite à des faillites et des fermetures de commerce. Une étude de la SCHL à l'automne 1982 confirma un taux de vacance de 12-15%. Il y a très peu de terrains disponibles dans les limites municipales pour de futurs développements et toute expansion se limitera au district voisin de North Cowichan.

Problèmes et questions en litige Deux importants problèmes d'aménagement doivent être réglés à Duncan au cours des prochaines années, à savoir l'extension des limites municipales et l'amélioration du réseau des transports. Comme il a déjà été précisé, 97 pour cent des terrains de la ville sont déjà construits et environ la moitié du reste est inondable. Ce fait entraîne deux conséquences: premièrement, certains bâtiments commerciaux, industriels et administratifs ont dû être construits à l'extérieur des limites municipales dans North Cowichan, et en second lieu, certains appuient et favorisent le réaménagement de certains quartiers pour en augmenter la densité de population.

La présence de la route Island et du chemin de fer dans le centre de la ville et l'absence de grandes artères est-ouest à circulation libre créent des problèmes de circulation. Le plan municipal d'aménagement propose des solutions précises à ces problèmes. La route Island pourrait très bien servir d'artère à circulation directe dans le centre-ville, mais la présence de nombreux magasins donnant sur la rue et de plusieurs intersections est-ouest achalandées rend cet aménagement difficile. Il est donc recommandé de construire une route d'évitement au sud du croisement des rues Government et Cliffs jusqu'à la rue Lakes, de construire un saut-de-mouton franchissant la voie ferrée, et de fermer certaines parties de la rue Government. Il est aussi recommandé que les nouvelles voies d'évitement construites au nord et au sud de la route Island en direction est servent de digues. Le plan propose en outre que la rue Craig soit aménagée en promenade commerciale piétonnière de la rue Station à la rue Kenneth à titre d'essai.

L'aménagement du territoire de Duncan est fonction des municipalités avoisinantes et cette interdépendance est un facteur déterminant dans le succès de tout projet entrepris. Duncan et North Cowichan, notamment, sont étroitement reliés et, en ce qui a trait à l'aménagement foncier, il est probablement préférable de les considérer comme une seule agglomération. Dans ces deux villes érigées en municipalités, certains domaines d'activités tels que les services publics sont effectivement coordonnés, mais l'aménagement des quartiers commerciaux fait plutôt l'objet de concurrence que de coordination.

2.4.2 Municipalité du district de North Cowichan

Structure urbaine La municipalité du district de North Cowichan ressemble à un district régional. Elle recouvre un vaste territoire et contient, à l'intérieur de ses limites, de petites agglomérations, de grandes terres agricoles et des forêts. Deux facteurs importants déterminent l'affectation des sols à l'intérieur de la municipalité, à savoir la ville attenante de Duncan et l'emplacement des usines de transformation du bois. La partie sud de la municipalité est étroitement reliée à Duncan et l'expansion de ses quartiers résidentiels n'est, dans une grande mesure, qu'un prolongement de Duncan. Beaucoup d'habitants de ces quartiers travaillent à Duncan où ils font aussi la plupart de leurs achats.

Outre ce secteur attenant à Duncan, la municipalité compte trois agglomérations importantes: Chemainus, Crofton et Maple Bay. Les trois centres sont tous situés sur la côte. Chemainus et Crofton doivent leur existence aux usines de transformation du bois qui y sont implantées. La capacité restreinte des systèmes d'égouts limite l'agrandissement de ces villes qui, toutes trois, ont besoin de grands travaux d'amélioration et de prolongement de leurs services publics avant de pouvoir augmenter sensiblement leur population.

Secteurs commercial et industriel Outre les usines de transformation du bois, la seule grande étendue de terrain industriel est située des deux côtés de la route Island, immédiatement au nord de la rivière Chemainus. Pour plus de renseignements, voir la section 2.4.1 sur les secteurs commercial et industriel de Duncan.

Secteur résidentiel Le district de North Cowichan a ressenti aussi les effets de la récession dans la construction domiciliaire. Si, en 1981 il y a eu 222 constructions en 1981, il n'y en a eu que 58 en 1982.

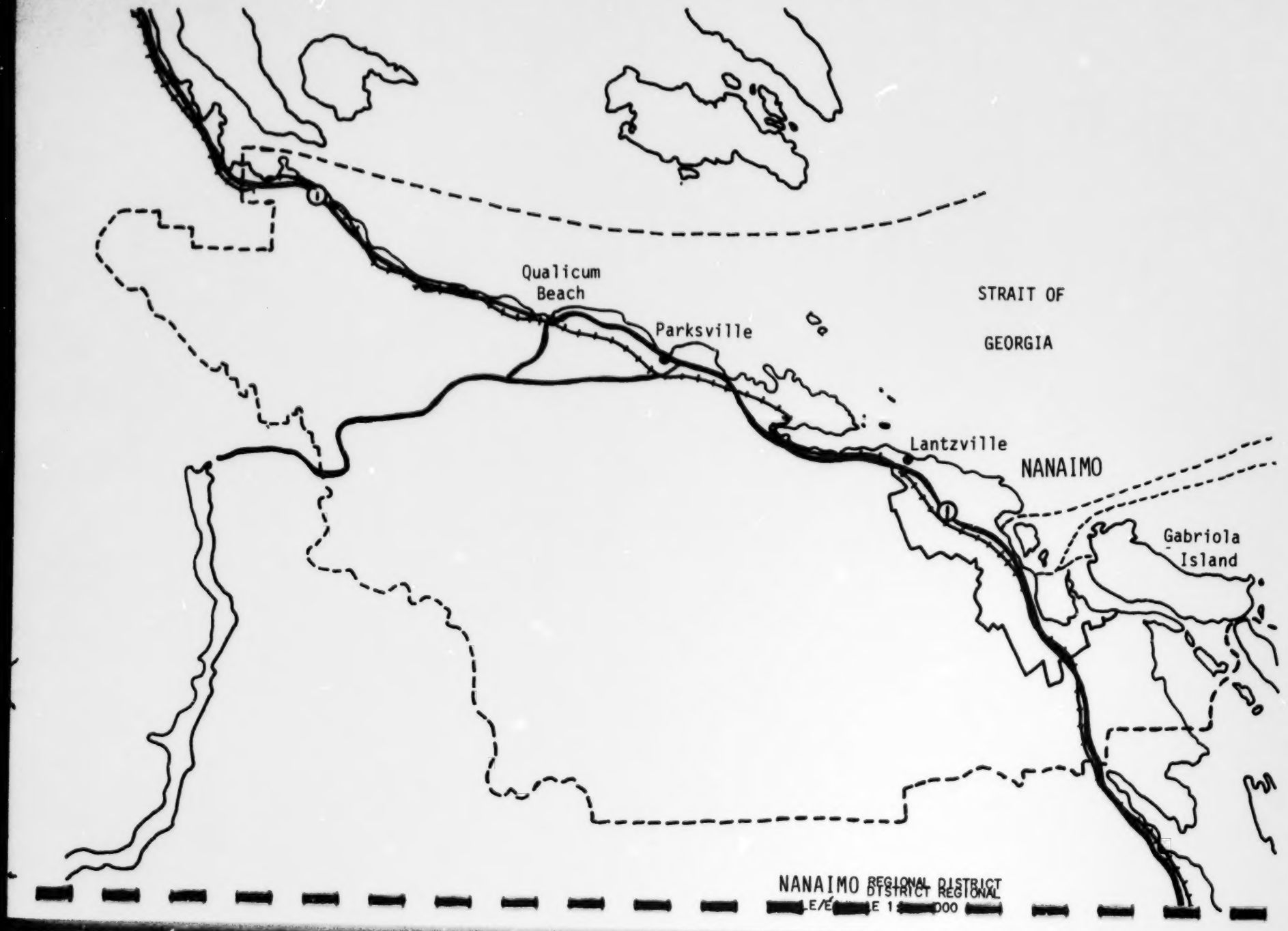
De janvier à avril 1983, il y a eu 48 mises en chantier de maisons unifamiliales, ce qui démontre une tendance à la hausse. Cependant, il n'y a eu aucune mise en chantier dans le secteur commercial, industriel et résidentiel multiple.

La construction en général reprend force après la baisse de 1982, mais elle sera graduelle, tout dépendant des contraintes économiques.

Il y a amplement de terrain vacant dans le district pour permettre une croissance annuelle moyenne de 2.4% au cours des 25 prochaines années.

La principale préoccupation économique est le taux élevé de chômage, particulièrement parmi les indiens autochtones. La municipalité étant étroitement relié aux industries forestières, son économie est extrêmement sensible aux fluctuations dans la demande du bois.

Il n'y a aucun problème majeur concernant les secteurs des transports et des services dans la municipalité.


Qualicum
Beach
Parksville
STRAIT OF
GEORGIA
Lantzville
NANAIMO
Gabriola
Island
NANAIMO REGIONAL DISTRICT

3.0 PROFIL: DISTRICT RÉGIONAL DE NANAIMO

3.1 CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

La population du district régional de Nanaimo n'a pas cessé d'augmenter depuis 1951. De 1976 à 1981, la population a augmenté à un taux annuel moyen de 4.5 pour cent, soit le taux de croissance démographique le plus élevé parmi tous les districts régionaux du secteur d'étude. Le gros de la population habite Nanaimo et les régions attenantes, ou les agglomérations de Parksville et Qualicum Beach. Les autres parties du district régional sont peu peuplées.

Tableau 5

Population du district régional de Nanaimo, 1951-1981

(chiffres entre parenthèses = différence moyenne annuelle en %)

Année	Nanaimo		Autres		District régional	
1951	7 196					
1956	12 705		15 974		28 679	(+3.5)
1961	14 135		18 941		33 076	(+2.9)
1966	29 000		10 468		39 468	(+3.6)
1971	34 029	(+3.3)	13 977	(+6.0)	48 006	(+4.0)
1976	40 336	(+3.5)	21 543	(+9.0)	61 879	(+5.2)
1981	47,069	(+3.1)	30,032	(+6.8)	77,101	(+4.5)

Source: Statistique Canada, Recensement de 1971, 1976, 1981.

Les projections démographiques contenues dans l'analyse économique du district régional de Nanaimo varient d'un minimum de 1.75 pour cent à un maximum de 3.5 pour cent. Le tableau suivant présente ces projections.

Tableau 6

Projections démographiques, 1986-1996

		1986	1991	1996
Nanaimo	Max.	66 181	84 467	107 802
	Min.	54 602	63 299	73 381
Reste du district	Max.	35 344	45 639	58 529
	Min.	30 704	37 138	44 652
District régional	Max.	101 525	130 106	166 331
	Min.	85 306	100 437	118 033

Source: AVG Management Science Ltée, Economic Analysis of The Regional District of Nanaimo, British Columbia, le 31 mai 1973.

Le haut taux de croissance ressenti durant la période 1971-1976 ne pourra vraisemblablement pas continuer durant les 15 prochaines années. Il semble donc que les prévisions minimales seront plus réalistes.

La population de Parksville et de Qualicum Beach a augmenté rapidement au cours des dernières années, le climat et la beauté de ces deux agglomérations attirant un nombre croissant de retraités et de personnes faisant la navette à Port Alberni et à Nanaimo. Par contre en 1982 cependant, la récession économique a éliminé toute croissance dans ce domaine.

3.2 ÉCONOMIE

L'économie régionale est axée sur l'industrie forestière ainsi que sur les secteurs du commerce et des services, ces deux derniers offrant le plus grand nombre d'emplois. La pêche commerciale, les industries manufacturières, le tourisme, la construction et l'agriculture sont aussi d'importantes activités économiques dans la région. La création du parc industriel de Duke Point élargira la base économique de Nanaimo. Ce projet comprend la construction de trois postes à quai en eau profonde et d'installations d'entreposage ainsi que l'aménagement de trois emplacements pour scieries et d'un parc de réservoirs de pétrole. Il pourrait créer 1 100 emplois à court terme durant les travaux de construction et jusqu'à 2 500 nouveaux emplois à long terme. Dans la région de Parksville - Qualicum Beach, l'apport économique du tourisme et des loisirs est très important, bien que l'économie demeure axée principalement sur l'industrie forestière et les activités connexes.

Main-d'oeuvre Les données statistiques de 1971 sur la main-d'oeuvre témoignent du rôle de Nanaimo comme centre administratif, de commerce et de transport. Le nombre d'actifs oeuvrant dans ces domaines est proportionnellement plus élevé à Nanaimo que dans l'ensemble du secteur d'étude. Quant aux secteurs primaire et de fabrication, ils sont moins importants à Nanaimo et dans le district régional que dans le secteur d'étude.

Tableau 7

Distribution de la main-d'oeuvre par pourcentage, 1982

Gouvernement	11%
Industrie (incluant forêt)	24%
Éducation	7%
Commerce	22%
Services	16%
Hôpital	6%
Bureaux	4%
Pêches	10%
	100%

Source: Plan de développement du district régional de Nanaimo

Le taux de chômage en 1982 était de 18 pour cent dans la ville de Nanaimo. Ces chiffres ont baissé quelque peu depuis. Le projet du parc industriel de Duke Point ne fait que commencer à créer de nouveaux emplois dans la ville, et l'essor de l'industrie forestière au cours des deux dernières années a créé quelques nouveaux emplois dans le district régional. Les autres branches d'activité économique ne se sont pas beaucoup développées.

3.3 UTILISATION GÉNÉRALE DES SOLS

Le siège principal de l'essor démographique et économique du district régional est la prairie côtière orientale, notamment l'agglomération de Nanaimo, à cause principalement de la proximité de la côte est aux grands centres continentaux, un facteur qui a conduit à l'aménagement d'une grande gare maritime à Nanaimo. La situation géographique de Nanaimo a favorisé son développement comme centre important de commerce, d'administration et d'entreposage. Sa première prospérité fut axée en grande partie sur la présence d'importants gisements de charbon.

L'affectation des sols à l'intérieur du district régional fut aussi déterminée par le climat doux et sec de la côte est de l'île comme en témoigne l'aménagement de Parksville et Qualicum Beach en centres de villégiature.

3.4 PROFIL DE LA MUNICIPALITÉ DE NANAIMO

Structure urbaine Le noyau central de la ville compte le plus grand nombre de locaux commerciaux et administratifs ainsi que les quartiers résidentiels les plus anciens. Il est entouré des nouveaux quartiers résidentiels. L'expansion continue des commerces de détail depuis 1978 dans les banlieues a affaibli le centre-ville. Un mouvement en vue de réduire cet affaiblissement est en cours présentement tel l'agrandissement de la rue Gordon. La zone industrielle la plus vaste est celle de Duke Point où l'on est en train de construire un port en eau profonde; il y a une autre grande zone industrielle sur le rivage, attenante au centre-ville. D'autres usines sont implantées à l'ouest de la route Island vers la partie septentrionale de la ville ainsi que dans la partie méridionale de la ville dans le quartier de Harewood, près de la route Island.

Le long du rivage, il y a, outre les terrains aménagés à des fins industrielles, des entreprises commerciales et maritimes et (notamment dans la partie septentrionale de la ville) quelques terrains résidentiels. Les quartiers résidentiels sont éparpillés un peu partout dans la ville et, par conséquent, il y a de vastes étendues de terrain non loti. Ce morcellement dans l'utilisation des sols entraîne une certaine inefficacité dans la distribution des services publics.

La ville possède des petits centres commerciaux en plus de l'ancien quartier commercial du centre-ville. La construction de plusieurs centres commerciaux depuis 1980 quintuplèrent l'espace commercial nécessaire. Plusieurs milliers de m^2 sont présentement vacants.

L'affectation des sols est déterminée notamment par la route Island qui divise la ville en deux. Les terrains attenants à la route se prêtent très bien à l'aménagement d'entrepôts, d'usines et d'entreprises commerciales, ce qui donne une zone d'aménagement linéaire peu attrayante.

Secteur commercial et industriel La situation du secteur commercial a changé radicalement de 1978 à 1981. En 1978, l'emphase était placée sur le besoin de nouveaux commerces de détail suivi par une prolifération de tous les genres de commerces de détail. En 1981, il y avait approximativement 240 000 m^2 d'espaces commerciaux soit 8 m^2 par personne ou 5 fois plus élevé que la moyenne per capita recommandé. Il y a eu depuis ce temps un arrêt dans cette croissance depuis la création de nouvelles zones commerciales. Ce nouveau zonage pourrait menacer la viabilité des activités commerciales actuelles.

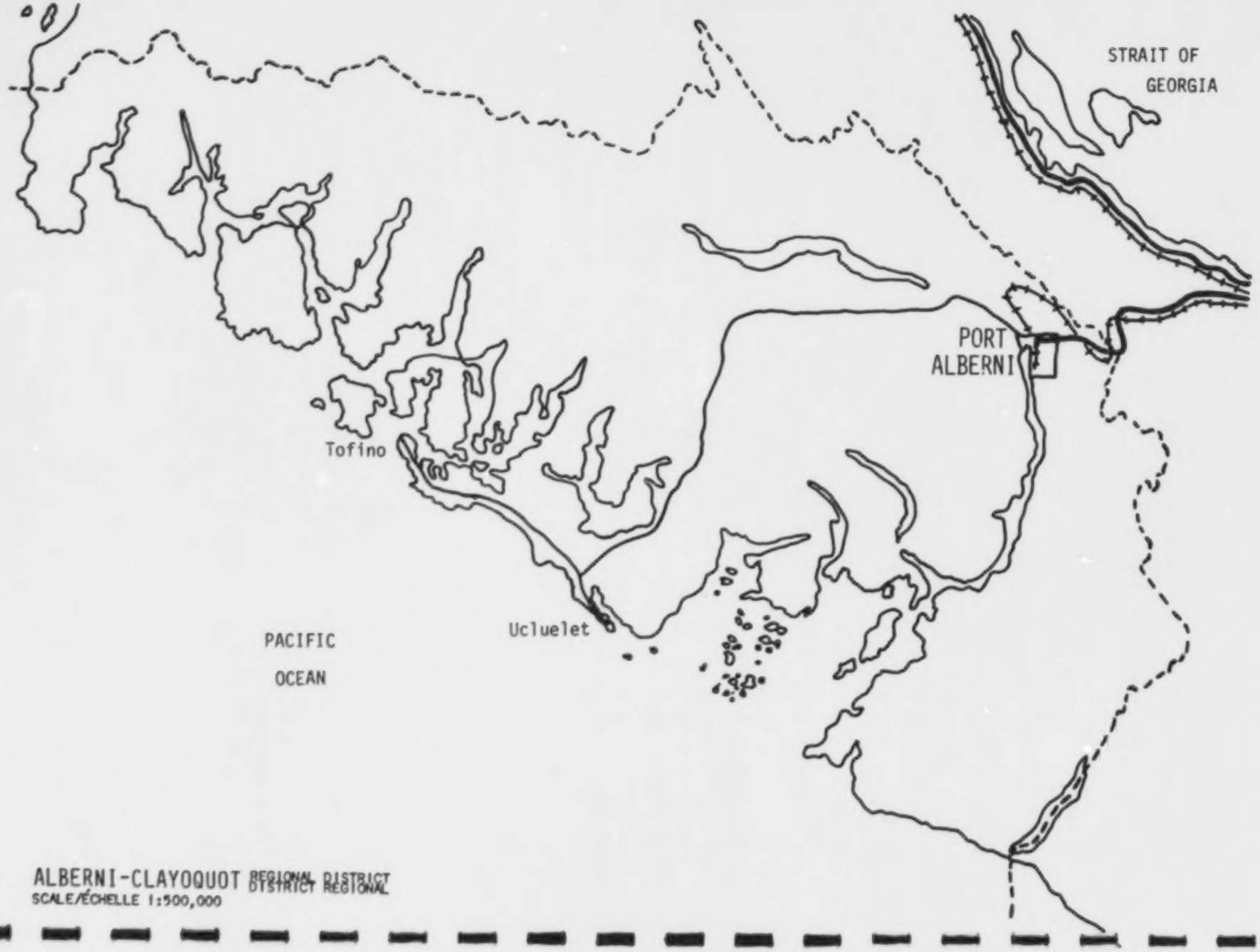
Problèmes et questions en litige La municipalité de Nanaimo fait face à quatre grands problèmes d'aménagement, à savoir le réaménagement du centre-ville, l'affectation des terrains du littoral, la construction d'une nouvelle artère nord-sud, et la réglementation de l'expansion des quartiers résidentiels.

Le quartier commercial traditionnel est en vive concurrence avec les centres commerciaux périphériques et son rôle devra probablement être modifié pour compenser cette baisse d'activité commerciale. Le réaménagement du rivage est, dans certains cas, étroitement relié à l'aménagement du centre-ville.

Par le passé, des lotissements résidentiels ont été construits un peu partout dans la région de Nanaimo, laissant de vastes étendues de terrain vacant. Ce morcellement a augmenté les frais de distribution des services publics. Le nouveau plan officiel d'aménagement urbain recommande que les nouveaux projets d'habitation soient planifiés et que la priorité soit accordée au remplissage entre les quartiers déjà construits afin d'éviter le prolongement inutile et onéreux des systèmes d'utilité publique.

La construction d'une nouvelle artère nord-sud éloignée du centre de Nanaimo se répercutera sur l'affectation des sols à l'intérieur de la ville. L'autre grand projet routier, c'est-à-dire la construction d'une rocade de la route Island permettant d'éviter complètement la ville, est plus hypothétique. Il sera probablement réalisé uniquement si la gare maritime est déplacée de la baie Departure et réaménagée sur l'île Gabriola.

L'activité industrielle accrue à Duke Point et le flottage de billes en radeau risquent de dégrader l'estuaire Nanaimo.


STRAIT OF
GEORGIA
PORT
ALBERNI
Tofino
Ucluelet
PACIFIC
OCEAN
ALBERNI-CLAYOQUOT REGIONAL DISTRICT
SCALE/ÉCHELLE 1:500,000

4.0 PROFIL: DISTRICT RÉGIONAL D'ALBERNI-CLAYOQUOT

4.1 CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

La population du district régional d'Alberni-Clayoquot a augmenté sensiblement de 1951 à 1956, soit à un taux de plus de 5 pour cent par année. Depuis 1956, le taux de croissance démographique a diminué quelque peu, mais il s'est toujours maintenu à plus de 2 pour cent jusqu'en 1971. De 1976 à 1981, il a baissé à presque zéro (+0.27%).

Tableau 8

Population du district régional d'Alberni-Clayoquot, 1951-1981

(chiffres entre parenthèses = différence moyenne annuelle en %)

Année	Port Alberni		Autres		District régional	
1951	11 186		6 495		17 681	
1956	14 320	(+5.1)	8 403	(+5.2)	22 723	(+5.2)
1961	16 176	(+2.5)	9 745	(+3.0)	25 921	(+2.7)
1966	18 538	(+2.8)	10 162	(+0.8)	28 700	(+2.1)
1971	20 063	(+1.6)	11 684	(+2.8)	31 747	(+2.0)
1976	19 585	(-0.5)	12 589	(+1.5)	32 174	(+0.3)
1981	20 044	(+0.5)	12 514	(-0.1)	32 558	(+0.2)

Source: Statistique Canada, Recensement de 1971, 1976, 1981.

L'administration du district régional prévoit une croissance de +0.5 pour cent au cours de la prochaine décennie. Cependant, la rénovation des usines de la MacMillan Bloedel occasionnera probablement un afflux temporaire de travailleurs de la construction au cours des trois prochaines années; $55 millions sont affectés au remplacement de la scierie actuelle et $22 millions à la modernisation de la division du contreplaqué.

Les projections démographiques de 1986 à 1996 sont présentées au tableau ci-dessous.

Tableau 9

Projections démographiques, 1986-1996

	1986	1991	1996
Port Alberni	22 414	23 789	25 114
Reste du district	14 524	15 662	17 025
Total	36 938	39 451	42 139

Source: AVG Management Science Ltée.

4.2 ÉCONOMIE

L'économie régionale d'Alberni-Clayoquot est axée essentiellement sur l'exploitation forestière et sur les industries de transformation du bois, y compris les scieries, les usines de contreplaqué, les usines de pâtes et papiers et les usines de papier journal. La pêche commerciale, l'agriculture et le tourisme complètent l'économie de la région. Les ressources forestières sont pleinement engagées présentement, et les possibilités d'expansion sont restreintes. L'industrie du tourisme prendra peut-être de l'essor avec l'aménagement et l'extension du parc national Pacific Rim.

Main-d'oeuvre La ventilation de la main-d'oeuvre par industrie en 1971 révèle l'importance de l'industrie forestière (secteurs primaire et secondaire) dans l'économie de Port Alberni et celle de l'ensemble du district régional. Les statistiques de janvier 1983 démontrent que le taux de chômage à Port Alberni était de 28% alors que la moyenne provinciale était de 16.1% et celle du Canada de 13.7%.

L'industrie forestière (1983) est présentement en pleine dépression, ce qui amène des taux de chômage évoluant entre 20 et 40%, tout dépendant de l'état des usines.

Le pourcentage des actifs oeuvrant dans la construction, le commerce, l'administration publique et la défense, ainsi que les services socio-culturels, commerciaux et personnels est sensiblement inférieur aux taux provinciaux et nationaux.

En 1976, le taux de chômage était de 8.6 pour cent dans l'ensemble du district régional et de 8.5 pour cent à Port Alberni. L'essor de l'industrie forestière depuis lors et la modernisation des usines de Port Alberni auraient dû ajouter de nouveaux emplois, mais les taux actuels de chômage ne diffèrent pas beaucoup de ceux de 1976.

Tableau 10

Main-d'oeuvre par industrie et région, 1982

Classification	Port Alberni	Ucluclet	Tofino	Autres	Total District
Agriculture	100	-	-	-	100
Forêt	1 146	188	6	-	1 340
Fabrication	3 652	160	61	37	3 910
Transports, communications et autres services publics	336	28	28	40	432
Commerce de détail	1 236	113	45	98	1 492
Commerce de gros	90	24	12	-	126
Finances, assurances et affaires immobilières	288	17	11	-	256
Services socio-culturels, commerciaux et personnels	1 691	88	106	56	1 941
Administration publique et défense	515	122	-	-	637

Source: Statistique Canada

4.3 UTILISATION GÉNÉRALE DES SOLS

Tout comme les autres districts régionaux, Alberni-Clayoquot compte de vastes étendues de forêt. L'urbanisation et l'industrialisation furent concentrées à Port Alberni, principalement en raison de son emplacement à la tête de l'anse d'Alberni, de sa proximité à d'excellentes forêts, et plus tard, de ses liaisons ferroviaires et routières avec la côte est de l'île. Les autres agglomérations du district sont situées sur la côte ouest de l'île de Vancouver. L'intérieur montagneux du district demeure à peu près vierge.

4.4 PROFIL DE LA MUNICIPALITÉ DE PORT ALBERNI

Structure urbaine La ville actuelle de Port Alberni fut créée par la fusion des deux anciennes villes d'Alberni et Port Alberni en 1971. L'aménagement urbain reflète cette ancienne dualité. Environ 75 pour cent des locaux commerciaux sont situés dans les centres-villes des deux anciennes villes. La plupart des terrains industriels de la ville sont occupés par des usines de transformation du bois sur le rivage de l'anse.

La ville est munie de systèmes d'égouts et d'aqueducs, sauf dans les quartiers situés à l'extrême sud et au nord-ouest. L'équipement de traitement des eaux-vannes se compose d'une lagune de traitement primaire dans l'anse d'Alberni. Tous les nouveaux quartiers sont viabilisés et il n'y a pas de graves problèmes sauf dans le sud où il faut un château d'eau surélevé. La capacité du service d'aqueducs est limité, et il faudra peut-être améliorer le système si la population augmente sensiblement au cours des cinq prochaines années.

La municipalité vient de terminer l'aménagement d'un parc industriel de 20 à 25 ha destiné aux petites entreprises. Un nouveau centre commercial de 15 000 m^2, qui est présentement en chantier, risque de faire augmenter le taux de vacance dans les bâtiments commerciaux du centre-ville. Compte tenu des projections de croissance à long terme, il est peu probable que de fortes pressions soient exercées pour augmenter les dépenses aux chapitres du logement, des services et des transports.

Secteurs commercial et industriel Très peu de terrains sont disponibles pour l'implantation de petites industries légères. La ville a aménagé récemment un parc industriel pour industries légères réparti en 40 lots dont le prix varie entre $39,204 et $54,450 pour 0.4 hectare.

D'après les prévisions, la demande demeurera faible à Port Alberni dans l'avenir prochain. Le nouveau centre commercial créera peut-être une certaine demande de logements à cause des nouveaux emplois. À moins d'une nouvelle expansion des installations de la MacMillan Bloedel, tous les nouveaux emplois créés ne feront que compenser la compression de main-d'oeuvre occasionnée par la modernisation des scieries.

Source: Service d'évaluation de la Colombie-Britannique, Agents immobiliers.

Secteur résidentiel Port Alberni a connu une réduction importante dans la construction domiciliaire entre 1981-1982. Cette hausse est attribué au ralentissement économique dans le secteur forestier en même temps qu'à la récession. L'offre et la demande pour des terrains est minime dû à la faible croissance de la population.

Tableau 11

Construction: Port Alberni

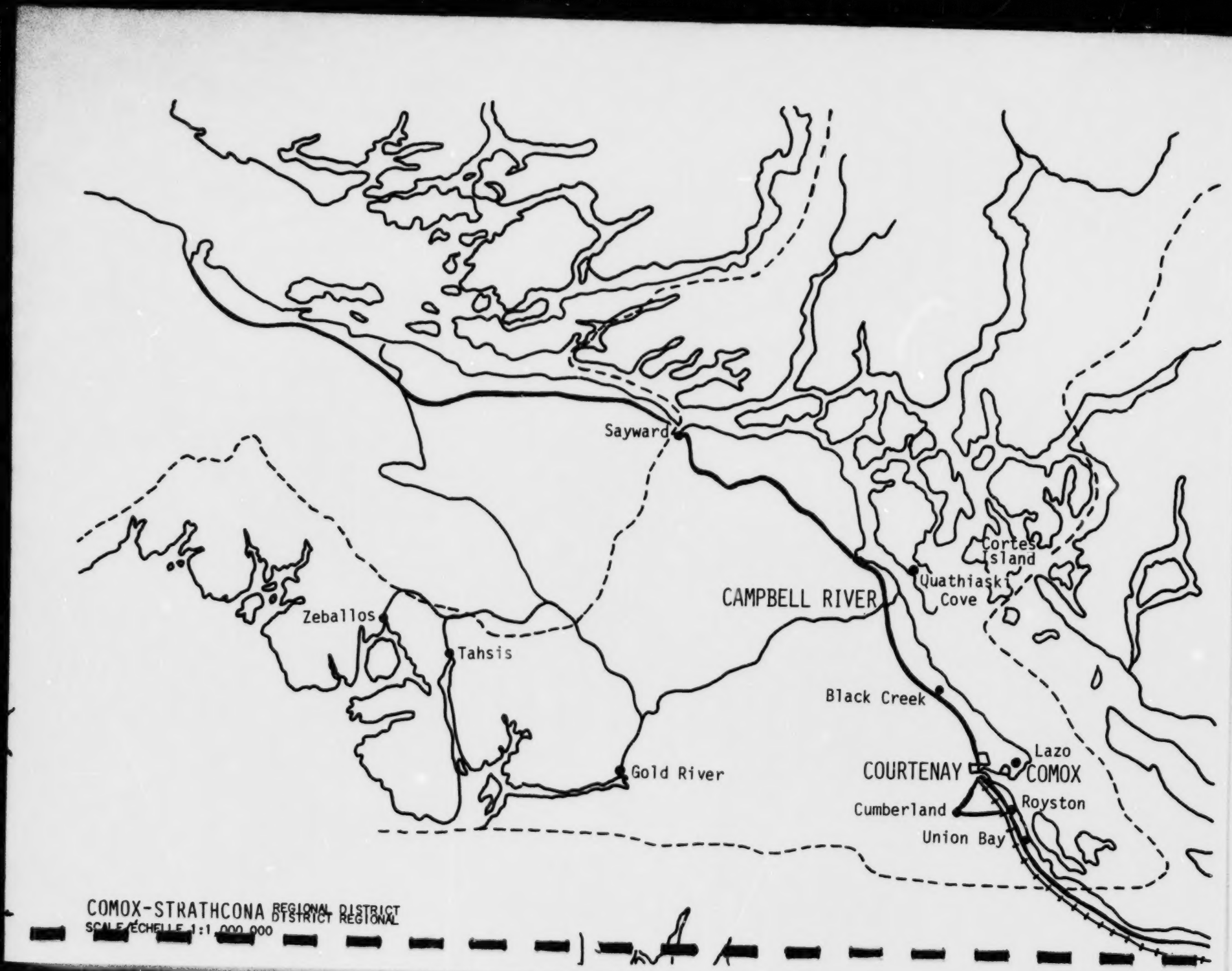
	Permis de construire	Valeur ($)
1979	69	3,200,000
1980	64	3,400,000
1981	86	4,900,000
1982	4	300,000

Source: District Regional Alberni-Clayoquot

Problèmes et questions en litige Plusieurs problèmes assiégeront la municipalité au cours des prochaines années, dont le plus grave sera la perte d'environ 350 emplois à cause de la modernisation des usines de la MacMillan Bloedel. B.C. Hydro ne pourra pas augmenter la puissance du réseau électrique de l'île avant 1985, et par conséquent, la MacMillan Bloedel ne pourra pas agrandir davantage ses installations. Le gouvernement provincial a ressuscité récemment un projet de construction d'un gazoduc jusqu'à l'île de Vancouver. Ce gazoduc pourrait favoriser l'expansion de l'industrie forestière, mais sa construction exigera plusieurs années.

Le problème environnemental le plus apparent et le plus nocif est le brouillard créé par les gaz qui s'échappent des usines de transformation du bois et par les inversions d'air qui sont communes dans la vallée. Heureusement, le brouillard a été atténué au cours des dernières années grâce à la réduction des échappements de l'usine de pâtes.

Actuellement, Port Alberni a un haut taux de chômage dû au ralentissement de l'industrie forestière. En 1982, Port Alberni a été choisi par le gouvernement fédéral comme étant éligible aux subventions sous les auspices du programme d'adaptation de l'industrie et de la main-d'oeuvre. Ce programme subventionne l'industrie forestière locale et encourage la mise en place de nouveaux commerces grâce à des prêts sans intérêt. Ce plan entraîne la création d'emplois pour une période de 8 à 10 mois en plus d'encourager la diversification de l'économie de la municipalité de telle façon que l'économie locale ne se ressentira pas trop des fluctuations dans le secteur forestier.


Sayward
Zeballos
Tahsis
Gold River
CAMPBELL RIVER
Cortes Island
Quathiaski Cove
Black Creek
COURTENAY
Lazo
COMOX
Royston
Cumberland
Union Bay
COMOX-STRATHCONA REGIONAL DISTRICT
DISTRICT REGIONAL
SCALE/ÉCHELLE 1:1,000,000

5.0 PROFIL: DISTRICT RÉGIONAL DE COMOX-STRATHCONA

5.1 CARACTÉRISTIQUES DÉMOGRAPHIQUES

La population du district régional de Comox-Strathcona est groupée principalement sur la côte est de l'île de Vancouver dans les régions de Campbell River et de Courtenay. Alors que la côte est connaît une croissance rapide, le nombre d'habitants le long de la côte ouest est demeuré fixe à certains endroits et il a augmenté quelque peu à d'autres. Les agglomérations de la côte ouest sont essentiellement de petites villes distinctes, dont l'économie est axée sur des industries primaires telles que l'exploitation minière, l'exploitation forestière et la pêche. La population du district régional a augmenté à un rythme considérable depuis 1951. Entre 1976 et 1981, le taux de croissance démographique moyen fut de 3.9 pour cent par année.

Tableau 12

Population du district régional de Comox-Strathcona, 1951-1981

(chiffres entre parenthèses = différence moyenne annuelle en %)

Année	Courtenay	Comox	Campbell River	Autres	District régional
1951	2 553	714	1 986	15 468	20 721
1956	3 025 (+3.5)	1 151 (+10.0)	2 150 (+9.1)	21 597	27 923 (+6.2)
1961	3 485 (+2.9)	1 756 (+8.8)	5 550 (+4.0)	20 085	30 876 (+2.0)
1966	5 861 (+7.1)	2 833 (+8.8)	7 825 (+7.1)	23 114	39 633 (+5.1)
1971	7 152 (+4.1)	4 055 (+7.4)	10 000 (+5.0)	26 136	47 345 (+3.6)
1976	7 733 (+1.6)	5 359 (+5.7)	12 072 (+3.8)	32 022	57 186 (+3.9)
1981	7 783 (+0.1)	5 361 (+)	12 234 (+0.3)	43 243	68 621 (+3.7)

Source: Statistique Canada. Recensement de 1971, 1976, 1981

Les projections démographiques de l'ensemble du district régional sont fondées sur les calculs établis à l'égard des trois districts scolaires à l'intérieur de Comox-Strathcona. Les projections des districts scolaires reposent sur les perspectives économiques de la région, les tendances relevées dans le taux de naissance et sur le taux probable des migrations à l'avenir. Les projections du district régional supposent que les limites du district demeurent inchangées et elles tiennent compte des politiques et des plans adoptés par le conseil régional et qui devraient influer sur la répartition géographique de la population à l'intérieur du district.

D'après les projections, le taux de croissance baissera par rapport à la période de 1976-1981 qui enregistra à ce moment là un taux de 3.7 pour cent.

Tableau 13

Projections démographiques, 1986-1996

	1986	1991	1996
Campbell River	17 985	20 735	23 155
Courtenay	9 050	10 050	10 800
Comox	7 395	8 505	9 780
Reste du district	42 195	49 240	55 820
Total	77 685	88 530	99 555

Source: Service d'urbanisme, District régional de Comox-Strathcona, Population Data and Forecast, janvier 1979.

5.2 ÉCONOMIE

Comox-Strathcona possède une des économies les plus diversifiées de tous les districts régionaux du secteur d'étude. L'économie repose principalement sur l'exploitation forestière et les industries connexes, mais l'apport du tourisme, de l'exploitation minière, de la pêche commerciale, de l'agriculture et de la base des Forces canadiennes à Comox est aussi considérable. La mise en valeur des gisements de charbon est possible et le tourisme se développera probablement avec le prolongement de la route Island qui rendra la partie nord de l'île accessible. Ce prolongement a augmenté le rôle des trois principales agglomérations (notamment Campbell River) comme centres commerciaux et administratifs. La base des Forces canadiennes située à Comox est un agent économique permanent et stable dans la région. La partie continentale du district régional n'est pas beaucoup développée, son économie étant axée essentiellement sur l'exploitation forestière; il est peu probable que cette situation change.

Tableau 14

Main-d'oeuvre par occupation - Janvier 1982

	Région de Comox Valley	Région de Campbell River
Construction	20%	14%
Clérical	17%	21%
Service	15%	13%
Transport	6%	5%
Production	6%	12%
Forêt	10%	15%
Ventes	7%	7%
Autres	19%	13%

Source: District régional de Comox-Strathcona.

Main-d'oeuvre La ventilation de la main-d'oeuvre par industrie révèle les points forts et les points faibles de l'économie régionale et de celle des principales agglomérations. Le pourcentage élevé des actifs oeuvrant dans le secteur de l'administration publique et de la défense à Courtenay, et notamment à Comox, révèle l'importance économique de la présence de la base des Forces canadiennes. Les chiffres indiquent aussi la grande importance des industries.

En janvier 1983, le taux de chômage était de 24% pour la vallée de Comox. La région de Campbell River, qui est plus dépendante du secteur forestier, avait de son côté un plus haut taux soit 26%.

Les revenus varient légèrement en-dessous de la moyenne provinciale pour Courtenay et au-dessus pour Campbell River.

5.3 UTILISATION GÉNÉRALE DES SOLS

L'accessibilité est le plus grand facteur déterminant de l'affectation des sols à l'intérieur du district régional, bien que la présence de richesses naturelles soit aussi importante. L'urbanisation et l'industrialisation ont été concentrées sur la côte est de l'île de Vancouver. Les premières vagues de colonisation furent axées sur l'exploitation agricole des plaines côtières orientales, la mise en valeur des gisements de charbon (notamment autour de Cumberland) et sur l'accès aux voies navigables côtières intérieures qui assurent une liaison directe entre la côte est de l'île et le continent. Le développement des autres parties du district régional est relié à la découverte de richesses naturelles ou à une plus grande exploitation des ressources connues grâce aux progrès technologiques et à une forte demande.

5.4 PROFILS DES MUNICIPALITÉS

5.4.1 Courtenay

Structure urbaine Courtenay est divisé par la route Island qui traverse la ville en direction nord-sud. La présence de cette grande route congestionne la circulation dans le centre-ville et à l'accès au pont de la rivière Courtenay.

Les quartiers résidentiels sont aménagés principalement dans deux grands secteurs: au nord-est du centre-ville à peu près entre le chemin Ryan et la route Island, ainsi qu'au sud et à l'est du centre de la ville. Les terrains industriels sont situés en bordure du chemin de fer Esquimalt-Nanaimo ainsi que le long de l'estuaire de la rivière. Outre le quartier commercial du centre-ville, des entreprises commerciales sont implantées dans le secteur de la route Island et du chemin Ryan sur la rive nord de la rivière. Plusieurs petits centres commerciaux sont éparpillés dans les divers quartiers de la ville.

L'activité commerciale demeure concentrée dans le centre de la ville, mais les centres commerciaux de banlieue commencent à empiéter sur la prédominance du centre-ville.

Le taux de vacance actuel est de 3 à 5 pour cent pour les bureaux, 3 pour cent pour les magasins de détail et minime pour les industries légères. Les locaux industriels sont peu nombreux bien qu'il y ait une abondance de terrain industriel.

Au cours des deux dernières années, deux parcs industriels d'environ 7 ha chacun ont été aménagés dans la région. Cette surabondance de terrains a provoqué l'effondrement du marché, d'où une baisse des valeurs foncières. Par exemple, avant l'aménagement de ces parcs, la valeur du terrain industriel était d'environ $65,340 pour 0.2 hectare.

Source: Service d'évaluation de la Colombie-Britannique, Agents immobiliers.

Secteur résidentiel La région de Courtenay-Comox a subi une diminution dans les mises en chantier au cours des 5 dernières années. Cette baisse est attribué en grande partie à une diminution des mises en chantier de maisons multifamiliales.

Il y a suffisamment de lots disponibles pour répondre à la demande pour les prochaines 5 à 10 années.

Le système d'aqueducs suffit aux besoins de la ville pour le futur prévisible quoique le système d'égouts sanitaires est présentement utilisé à capacité.

Problèmes et questions en litige Le service d'urbanisme du district régional est en train d'établir un plan d'aménagement pour l'agglomération de Courtenay. Un des problèmes importants à régler est le conflit créé par la présence de la route Island dans le centre de la ville. La circulation est aussi gênée par la présence d'un seul pont franchissant la rivière. Ces contraintes se traduisent par une congestion quasi permanente de la circulation dans le centre-ville. Une fois le prolongement de la route Island jusqu'à Port Hardy terminé, le trafic sera probablement plus dense, ce qui aggravera la situation. La construction d'un deuxième pont a été entreprise pour réduire la congestion. Une autre solution à plus long terme présentement à l'étude est la construction d'une route principale d'évitement.

L'estuaire de la rivière Courtenay risque de devenir un problème écologique. L'estuaire est une plaine d'inondation mais cette région a été désignée comme zone industrielle et elle est aménagée à des fins industrielles depuis de nombreuses années.

Le maintien de l'activité commerciale dans le centre-ville est un autre problème. Bien que le quartier commercial du centre-ville demeure prédominant, la concurrence des centres commerciaux de banlieue se fait de plus en plus vive. La construction d'un nouveau grand centre commercial a été proposée dans la région du chemin Ryan, et selon les officiels du district régional, la réalisation de ce projet morcellera l'aménagement commercial de la ville. Dans la ville, cependant, on estime que ce centre ne sera pas construit dans l'avenir prochain.

5.4.2 Comox

Structure urbaine Comox est principalement une ville résidentielle qui, pour la distribution de nombreux services socio-culturels, personnels et commerciaux, est largement tributaire de Courtenay. Les aménagements industriels sont peu nombreux, et l'activité commerciale est limitée à de petits secteurs le long du chemin Comox et au port de plaisance sur le rivage.

En 1981, il y avait 6 ha réservés pour des industries légères dans la section nord-ouest de la ville. Ceci inclut le développement de lots industriels viabilisés et des lots adjacents qui sont zonés commerciaux. L'Hôpital Général, un des employeurs institutionnels les plus importants de la ville est aussi situé en bordure du chemin Comox.

La majorité de la main-d'oeuvre est employée dans le secteur des services qui s'ajoute au nombre des travailleurs oeuvrant dans le secteur public. La vallée de Comox attire de nombreux retraités, ce qui augmente de 2 à 3 le taux de chômage. En janvier 1983, il y avait 3 100 personnes inscrites à la CAC sur un total de 13 000 personnes aptes au travail. Le taux était de 24%.

Secteur commercial et industriel Comme mentionné dans le profil de Courtenay, 2 parcs industriels de 7 ha chacun se sont développés durant les 2 dernières années. Un surplus de terrains industriels s'est donc créé, entraînant la chute des prix pour ce genre de terrains.

Il y a très peu d'espace commercial à Comox qui est généralement considéré comme une ville-dortoir de Courtenay. Lorsqu'il y a des terrains commerciaux, leur valeur varie de $75 à $97 le m^2.

Secteur résidentiel Le profil économique de 1980 pour le district régional indique que le nombre total de lots résidentiels était de 2 278. De ce nombre, 429 (19%) étaient vacants. Ce nombre permettra de rencontrer la demande pour les 5 à 10 prochaines années.

Problèmes et questions en litige La pénurie de terrains désignés pour le développement commercial et industriel signifie qu'il y a peu de chance d'augmenter le taux de taxe municipale. Cependant, compte tenu de la proximité de Courtenay, il est peu probable qu'il y ait de nouveaux développements industriels ou commerciaux même s'il y a des terrains disponibles.

5.4.3 Campbell River

Structure urbaine L'activité commerciale de Campbell River est concentrée dans le centre de la ville, alors que la plupart des entreprises industrielles sont situées à la périphérie.

À l'intérieur de la ville, la route Island longe le rivage et elle sert de principale voie de circulation locale ainsi que de grande route. La plupart des entreprises commerciales de la ville sont implantées en bordure de la route Island.

À l'intérieur du district, 95 pour cent du territoire est doté d'un système d'aqueducs et d'égouts sanitaires. Le prolongement du système d'égouts pluviaux est en cours dans les secteurs du district qui n'en avaient pas. Une grande partie du secteur de Quinsam, qui est presque entouré par la ville, n'est pas encore équipée d'égouts. Il n'est pas prévu d'élargir les limites municipales de manière à y englober ce secteur. Un grand nombre des canalisations des systèmes d'égouts et d'aqueducs doivent être remplacées car elles ont presque atteint leur capacité utile.

Secteur commercial et industriel Le centre commercial Ironwood a attiré des commerçants du centre-ville. Dans l'ensemble, le marché immobilier s'est amélioré au cours des trois dernières années et cette relance devrait se poursuivre grâce au projet Quinson (extraction du charbon) à 27 km de Campbell River à l'intérieur de l'île et au prolongement de la nouvelle route jusqu'à Port Hardy.

Secteur résidentiel Les récentes tendances révèlent un certain ralentissement dans le secteur immobilier de Campbell River. Certaines statistiques laissent prévoir une grande baisse dans le nombre de mises en chantier, notamment à cause de la diminution des mises en chantier de maisons multifamiliales.

Il y a suffisamment assez de terrains zonés résidentiels pour répondre à la demande pour les prochaines 5 à 10 années. Le nombre total de lots atteignait 4 776 dont 976 (20%) sont vacants.

Problèmes et questions en litige Le grand problème d'aménagement du territoire de Campbell River vise l'extension des limites municipales car les présentes limites gênent le développement. L'endroit le plus logique pour la construction de nouveaux quartiers résidentiels est à l'extérieur des limites municipales où des maisons sont présentement construites sur des lots munis de fosses septiques. La ville possède des terrains viabilisés à l'intérieur de ses limites, mais ces terrains ne sont pas situés en des lieux très attrayants.

Campbell River et le territoire environnant sont desservis par cinq districts distincts d'alimentation en eau; ce système est inefficace et occasionne de nombreux conflits.

Pour ce qui est de la protection de l'environnement, les projets d'aménagement envisagés risquent de créer plusieurs problèmes. Il y a danger de conflit dans l'estuaire de la rivière Campbell entre le programme fédéral de mise en valeur des pêches et les aménagements industriels (la drave pour l'industrie forestière et l'expédition du charbon).

Comme dans presque toutes les agglomérations de la côte est de l'île de Vancouver, la route Island traverse le centre de Campbell River et congestionne la circulation locale. Le prolongement de cette route en direction nord aggravera probablement la congestion, et la construction d'une route d'évitement est donc envisagée.

L'administration du district est en train d'établir un plan officiel d'aménagement pour la municipalité. Le plan contient des politiques de transport qui prévoit l'aménagement d'autres routes de circulation directe en l'absence d'une route d'évitement. Le district a l'intention d'aménager les rues Alder et Dogwood à cette fin en les améliorant et les prolongeant.

6.0 OBJECTIFS DES DIVERSES ADMINISTRATIONS CONCERNANT L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les objectifs des différents paliers de gouvernement en matière d'aménagement du territoire ont été établis comme critères en vue de l'évaluation des propriétés de l'administration fédérale dans les municipalités à l'étude. Les objectifs vont du général (fédéraux et, jusqu'à un certain point, provinciaux) englobant de grandes questions d'intérêt national ou régional, au particulier (régionaux et municipaux) lorsqu'il s'agit de donner des directives détaillées sur la croissance et les changements pouvant survenir dans chaque municipalité. Le lecteur remarquera que les objectifs sont propres à chaque palier de gouvernement dans une sphère d'activité donnée et que les lignes de conduite des projets représentent des moyens plus précis pour atteindre ces objectifs.

6.1 OBJECTIFS MUNICIPAUX

A. SECTEUR COMMERCIAL

(i) Objectif: Aménagement d'un secteur commercial attrayant et dynamique, capable de desservir toute la population compte tenu de la croissance prévue.

Programmes: Duncan - Il faut agrandir les zones commerciales d'environ 15 ha pour combler les besoins prévus au cours des vingt prochaines années. À cette fin, des "noyaux" d'entreprises commerciales prendront de l'extension et les aménagements commerciaux linéaires seront comprimés.

Nanaimo - Plusieurs nouveaux projets commerciaux ont été construits le long de la route Island, y compris un grand centre commercial à l'extrémité nord de la ville.

Port Alberni - Un grand centre commercial à l'extrémité nord de la ville le long de la route conduisant à Parksville, a été terminé récemment.

Courtenay - Le secteur commercial longeant la route Island s'est étendue dans la partie sud de la ville. Les politiques municipales régissant les aménagements commerciaux ne sont pas claires. Un projet de vieille date visant la construction d'un centre commercial sur le chemin Ryan dans la partie nord de Courtenay a été remis. Le conseil municipal n'a pas précisé son attitude à l'égard de ce projet.

Comox - La municipalité voudrait bien favoriser l'expansion du secteur commercial. Il existe suffisamment de terrains commerciaux, mais l'attrait de Courtenay comme centre d'activité commerciale fait obstacle à la réalisation des objectifs municipaux.

Campbell River - Le plan d'aménagement du district désigne trois principaux quartiers commerciaux: le centre-ville, le quartier Dogwood-Mearcroft, et le centre commercial Willow Point. La croissance du secteur commercial se fera essentiellement dans les deux premiers quartiers désignés.

(ii) Objectif: Maintenir le centre-ville comme principal centre d'activité commerciale et comme principal lieu de travail, et y favoriser l'expansion de ces secteurs d'activité.

Programmes: Duncan - Le plan municipal d'aménagement favorise l'extension du centre-ville vers la rue Evans, ainsi qu'au nord et à l'est de la rue Jubilee jusqu'à l'avenue Canada. L'implantation de nouveaux aménagements linéaires est découragée.

Nanaimo - Pour parer à la construction récente de centres commerciaux dans la banlieue, la municipalité cherche à faire du centre-ville un centre d'administration, de loisirs, de tourisme, de conférences, de transports et d'activités culturelles. L'établissement d'un plan de réaménagement du centre-ville est en cours.

Campbell River - Le plan municipal d'aménagement limite l'aménagement de nouvelles zones commerciales de manière à favoriser l'expansion des quartiers commerciaux existants.

B. SECTEUR INDUSTRIEL

Objectif: Aménager une infrastructure industrielle solide pour attirer des capitaux et ainsi créer de nouveaux emplois.

Programmes: Duncan - Il n'y a plus de terrains industriels disponibles à l'intérieur de la ville, et par conséquent, la stratégie locale considère la région de Duncan - North Cowichan comme une seule entité aux fins d'aménagements industriels. Le plan local d'aménagement recommande que la municipalité demande l'aide d'organismes fédéraux tels que la Banque fédérale de développement et utilise l'accord fédéral-provincial auxiliaire sur l'expansion industrielle pour attirer de nouvelles industries. Il recommande aussi que seuls des terrains d'au moins 3.2 ha soient zonés comme industriels et viabilisés.

North Cowichan - La municipalité a demandé à la Commission des terres agricoles d'autoriser la création d'un nouveau parc industriel en déclassant des terres agricoles protégées; la demande est présentement en délibéré. À défaut de cette autorisation, l'expansion industrielle est tributaire du règlement de conflits industriels-environnementaux dans les estuaires.

Nanaimo - Le principal projet réalisé dans le but de favoriser l'expansion industrielle est la construction d'installations portuaires et l'aménagement d'un vaste parc industriel à Duke Point. Ce projet comprendra 3 quais en eau profonde (avec des terrains de 48 ha), 3 entrepôts, 3 terrains pour scierie de 12 ha chacun, et un parc de 10 ha pour réservoirs de pétrole.

Courtenay - Deux parcs industriels ont été aménagés récemment: le parc industriel et d'entreposage Moray (à l'ouest de la route Island, attenant au centre commercial Driftwood) - 12.5 ha, et le parc industriel Klahanie - 8.3 ha, destiné aux industries légères (angle de l'avenue Nillemar et de la rue 26th).

Campbell River - Une Commission d'expansion industrielle encourage depuis plusieurs années l'aménagement de vastes étendues de terrains industriels disponibles. L'administration du district est en train de négocier l'établissement d'un parc industriel de 40 hectares pour industries légères et lourdes sur les lais dans la région de la baie Duncan.

C. TRANSPORTS

Objectif: Réduire la congestion de la circulation créée par la présence de la route Island dans le centre des agglomérations.

Programmes:

Duncan - L'implantation de nouvelles entreprises en bordure de la grande route est interdite afin de ne pas gêner la circulation davantage.

Nanaimo - La construction d'une nouvelle artère nord-sud est proposée pour réduire la congestion dans le centre-ville occasionnée par la circulation directe. La construction d'une route d'évitement est proposée, mais il est peu probable que ce projet soit réalisé à moins que la gare maritime soit réaménagée sur l'île Gabriola.

Courtenay - La construction d'un deuxième pont a été entreprise dans le but de réduire la congestion occasionnée par la circulation directe. La construction d'une route principale d'évitement est à l'étude, mais il s'agit d'une solution à plus long terme.

Campbell River - La construction d'une route d'évitement a été proposée comme solution à long terme au problème de la congestion. Entre-temps, le nouveau plan d'aménagement local recommande que les rues Alder et Dogwood soient améliorées et prolongées pour en faire des voies de circulation directe.

6.2 OBJECTIFS RÉGIONAUX

A. AMÉNAGEMENT URBAIN

Objectif: Concentrer l'aménagement urbain de manière à éviter l'extension inefficace et peu attrayante des villes.

Programmes: D.R. d'Alberni-Clayoquot - Le plan régional recommande le remplissage ordonné et échelonné des quartiers résidentiels déjà établis et l'expansion de zones urbaines désignées comme moyens à adopter pour loger les nouveaux venus.

B. AMÉNAGEMENTS RÉCRÉATIFS ET PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Objectif: Protéger le milieu naturel et le mettre en valeur tout en permettant les aménagements récréatifs.

Programmes: Tous les districts régionaux ont adopté des politiques visant à protéger les zones de conservation désignées et à éviter leur dégradation par la pollution urbaine et industrielle. Il existe aussi des politiques régissant la nature des aménagements récréatifs permis tout en permettant leur expansion. Il est difficile d'évaluer l'aptitude des administrations des districts régionaux à régler les conflits entre la protection de l'environnement, les loisirs et d'autres aménagements. La conciliation de ces intérêts conflictuels repose très souvent sur les politiques des administrations provinciale et fédérale régissant la création de parcs et l'exploitation des ressources naturelles.

6.3 OBJECTIFS PROVINCIAUX

A. TRANSPORTS

Objectif: Rendre toutes les parties de la région côtière accessible et y étendre le réseau des transports.

Programmes: Le gouvernement provincial subventionne certains réseaux d'autobus interurbain sur l'île de Vancouver ainsi que le service côtier de traversier et le service maritime d'approvisionnement.

La société provinciale de traversiers, B.C. Ferries est en train d'augmenter sa flotte, et le gouvernement décidera peut-être de réaménager la gare de Nanaimo sur l'île Gabriola afin d'améliorer le service en réduisant la durée de la traverse.

B. AGRICULTURE

Objectif: Protéger les terres agricoles et la communauté agricole en général.

Programmes: La commission provinciale des terres agricoles dite B.C. Agricultural Land Commission, est chargée aux termes de la loi de désigner les terres agricoles et d'en garantir la sauvegarde.

La commission contrôle l'affectation des terres agricoles et délibère des demandes de déclassement de terres protégées.

C. FORÊTS

Objectif: Sauvegarder les réserves forestières et les sols forestiers de la province, et en optimiser la mise en valeur.

Programmes: Des programmes de rationalisation des coupes destinés à garantir le reboisement à long terme des forêts sont appliqués depuis plusieurs années.

La province fait des expériences dans le domaine de la lutte contre les parasites des arbres par des moyens naturels et synthétiques.

D. ÉCONOMIE

(i) **Objectif:** Stimuler l'expansion industrielle.

Programmes: Un programme fédéral-provincial, soit l'accord auxiliaire sur l'expansion industrielle, a été implanté pour favoriser le développement économique. Ce programme vise trois domaines d'activité: l'expansion industrielle des collectivités, l'aide aux industries et la recherche.

La société provinciale d'expansion industrielle dite B.C. Development Corporation administre un programme de prêts à faible taux d'intérêt destiné à favoriser le développement économique des agglomérations.

(ii) **Objectif:** Promouvoir l'industrie du tourisme en Colombie-Britannique.

Programme: L'accord auxiliaire sur l'expansion de l'industrie du tourisme est un programme fédéral-provincial destiné à provoquer l'essor de l'industrie du tourisme. Ce programme d'aide financière vise cinq domaines d'activité: la planification, l'organisation de l'industrie, le perfectionnement de l'industrie, la création d'attractions touristiques et l'aménagement de stations de ski.

6.4 OBJECTIFS FÉDÉRAUX

POLITIQUE SUR LA GESTION FONCIÈRE FÉDÉRALE (GFF)

Le Gouvernement a pour politique d'administrer les biens immobiliers fédéraux de façon économique et efficiente et de manière à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et environnementaux de nature plus générale.

Autres objectifs: Les objectifs suivants de l'Administration fédérale ont surtout été tiré du premier rapport annuel du comité interministériel supérieur des Affaires urbaines et d'autres énoncés de politique de l'Administration fédérale.

A. GÉNÉRAL

i) Assurer une répartition plus équilibrée de la croissance dans les régions métropolitaines.

ii) Parvenir à une distribution plus équilibrée des villes et villages en mettant l'accent sur les petites villes, les villes de grandeur moyenne et les villes nouvelles.

iii) Améliorer l'environnment physique des grands centres urbains.

iv) Améliorer le climat social dans les grands centres urbains.

v) Améliorer la qualité des commodités urbaines.

vi) Encourager l'utilisation plus judicieuse des ressources énergétiques rares.

B. EN RAPPORT AVEC DES PROGRAMMES

i) Faire en sorte qu'il y ait suffisamment de terrains résidentiels viabilisés.

ii) Conserver et valoriser les secteurs résidentiels stables où les revenus sont faibles et moyens.

iii) Favoriser la conservation et la revitalisation des quartiers.

iv) Participer à l'aménagement et à la rénovation des logements pour les populations rurales et autochtones.

v) Rehausser la qualité de l'environnement par une meilleure gestion et une meilleure utilisation des ressources.

vi) Rentabiliser chaque région par le développement économique et social.

vii) Attirer les capitaux dans les régions qui connaissent une croissance relativement lente.

viii) Fournir des installations en vue d'encourager le développement optimal du transport maritime.

ix) Sauvegarder le patrimoine du Canada.

x) Sauvegarder les terrains qui ont une valeur écologique particulière.

xi) Aider les municipalités à entreprendre un programme de relocalisation des voies ferrées.

xii) S'assurer que les institutions fédérales ne construisent ni ne subventionnement des projets dans des régions sujettes à des inondations.

C. PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES (GESTION IMMOBILIÈRE)

i) Fournir aux ministères et organismes de l'administration fédérale, conformément aux dispositions contenues dans les lois appropriées, toute la gamme des services immobiliers dont ils ont besoin pour s'acquitter de leurs fonctions.

ii) Aménager et administrer les biens qui relèvent de la compétence de l'administration fédérale selon les principes valables de gestion immobilière, de façon à ce que l'administration fédérale et le peuple canadien puissent en tirer le meilleur profit.

PROPRIÉTÉS DE L'ADMINISTRATION FÉDÉRALE

7.0 PROPRIÉTÉS DE L'ADMINISTRATION FÉDÉRALE

7.1 CARACTÉRISTIQUES DES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

7.1.1 TPC PROPRIÉTÉS DE TPC

TPC est propriétaire de cinq édifices dans la zone d'étude pour un total de 0.09 ha de terrain et 8812.1 m^2 d'espace brut. 56% de tout cet espace (soit 4921.5 m^2) est localisé à Nanaimo et se répartit de la manière suivante: 80% d'espace à bureau et 20% opérationnel.

À l'exception d'un petit terrain, le terrain de TPC (sous réserve de la province) est submergé.

TPC loue aussi 2899.3 m^2 d'espace dans 17 édifices ainsi que 29.4 ha de terrain (sous réserve pour la province). 1906.34 m^2 ou 65.7% sont pour de l'espace administratif et 34.3% ou 993.05 m^2 pour de l'espace opérationnel.

7.1.2 AUTRES MINISTÈRES

Les autres ministères totalisent 204,100.7 m^2 d'espace et 2248,5 ha de terrain.

Le plus grand propriétaire est MDN avec 159,033 m^2 (78% du total); MPO avec 15,036 m^2 (7%) et la SCP avec 10,580 m^2 (5%).

MDN est aussi le plus grand propriétaire foncier avec 1071.1 ha (45% de tout le total); TC est le deuxième avec 451.2 ha (20%). De son côté, les deux commissions du port de Nanaimo et Port Alberni totalisent de leur côté 758.5 ha (34%).

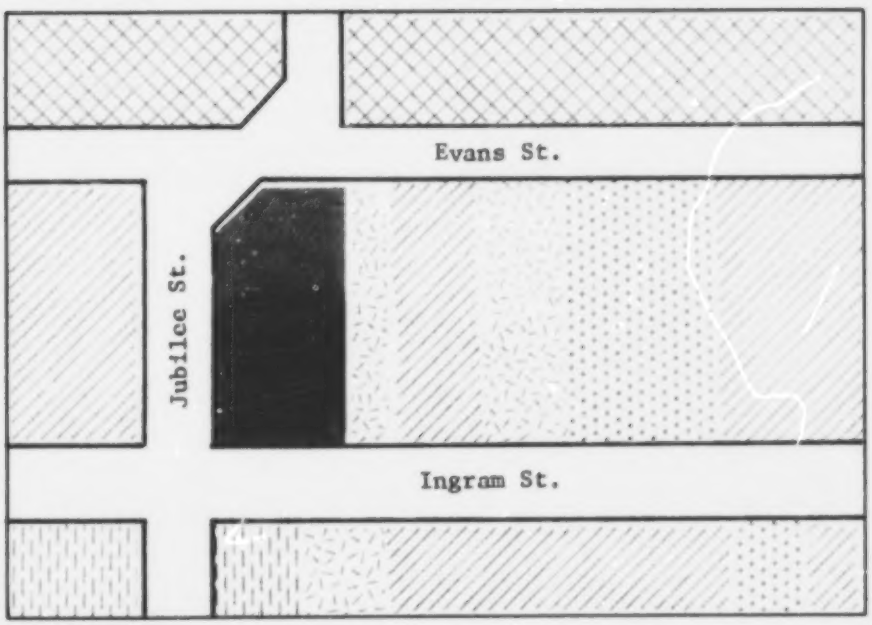
L'espace est divisé de la manière suivante: Opérationnel - 93437.7 m^2 (45.8%); résidentiel - 62783.8 m^2 (30.8%); institutionnel - 28800.6 m^2 (14.1%) et finalement l'espace administratif - 19076.3 m^2 (9.3%).

Les autres ministères louent 5497.7 m^2 d'espace et 210.4 ha de terrain qui se répartissent de la manière suivante: GRC - 5270.97 m^2 (95.9%) et MPO - 226.93 m^2 (4.1%). Le genre d'espace se divise en espace opérationnel: 5311.57 m^2 (96.7%) et en espace administratif: 186.33 m^2 (3.3%).

MPO gère 83.9% de tout le terrain loué par les autres ministères. TC, GRC, SBSC, R-C et MDN loue le reste (16.1%). Environ 57% de tout le terrain loué est submergé.

NOTA: Tous les frais fédéraux sont situés sur des lots d'eau (sous réserve de la province). Ces lots d'eau devront être retournés à la Province lorsque la propriété ne sera plus utilisée comme quai. Les propriétés 7.2.3, .6, .23, .28, et .34 sont localisés sur des lots d'eau. La superficie totale est de 12.20 ha.

PWC DUNCAN FEDERAL BUILDING
TPC IMMEUBLE FÉDÉRAL DE DUNCAN



Scale/Échelle 1:3600

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

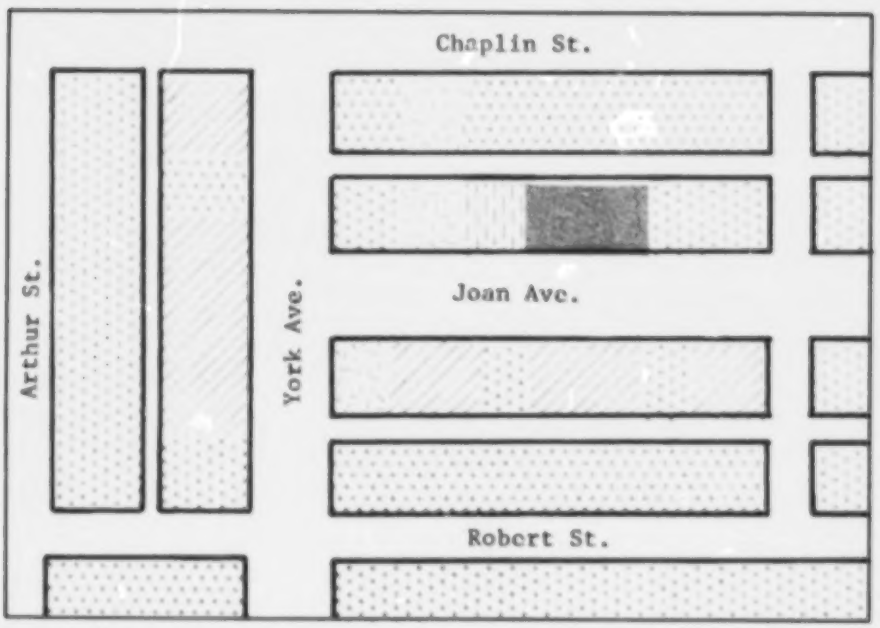
7.2 DESCRIPTION DES PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

7.2.1 SCP Immeuble fédéral de Duncan

Localisation:	Rues Ingram et Jubilee
Utilisation des terrains avoisinants:	Mixte
Terrain:	Superficie: 0.16 ha Date d'acquisition: 1957 Zonage: commercial Stationnement: 8 places réservées au personnel, stationnement sur la rue
Construction:	Date de construction: 1958 Superficie: 1 538.3 m^2 (brute) 1 262.2 m^2 (locative) Étage: 1 + sous-sol Utilisation: commerces, entrepôts, bureaux Occupants: SCP, MPO, AAC, TPC
RIC:	59 19 012 DPW 017 497

NOTA: SCP est le propriétaire de l'immeuble et non pas TPC comme indiqué sur l'illustration de la page précédente.

PWC CROFTON POST OFFICE SITE
TPC EMPLACEMENT DU BUREAU DE POSTE DE CROFTON



Scale/Échelle 1:2400

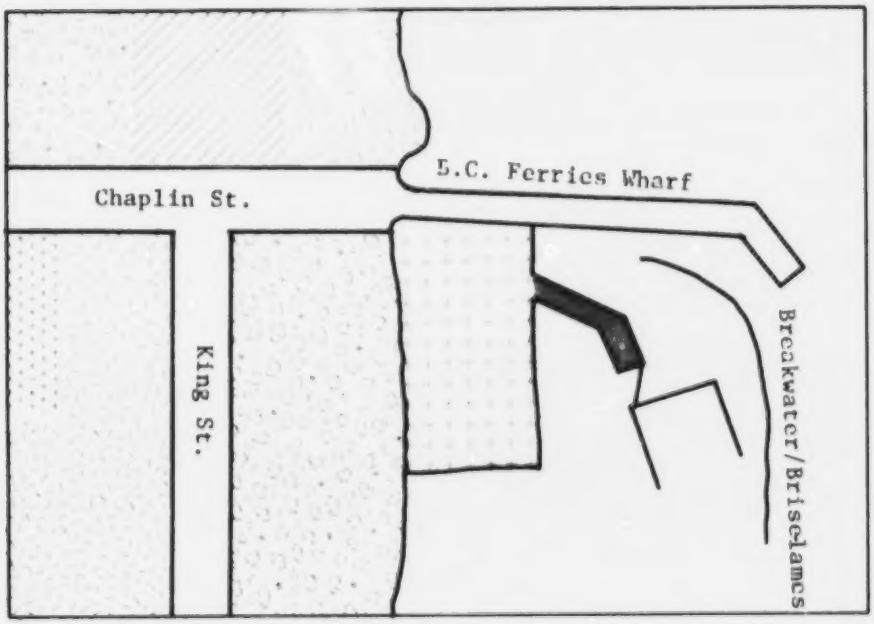
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.2 TPC Emplacement du bureau de poste de Crofton

Localisation:	Avenue Joan, Crofton
Utilisation des terrains avoisinants:	Mixte
Terrain:	Superficie: 0.09 ha Date d'acquisition: 1962 Zonage: commercial général
RIC:	59 19 008 DPW 017 479

Le terrain est situé près des quelques entreprises commerciales qui forment le centre de Crofton. Plusieurs bâtiments commerciaux sont situés de l'autre côté de l'avenue Joan et le long de la rue York à l'angle de l'avenue Joan. Ce dernier groupe comprend les locaux loués par le présent bureau de poste. Aucun aménagement d'envergure n'est prévu dans le quartier.

DFO CROFTON WHARF
MPO QUAI DE CROFTON



Scale/Échelle 1:1200

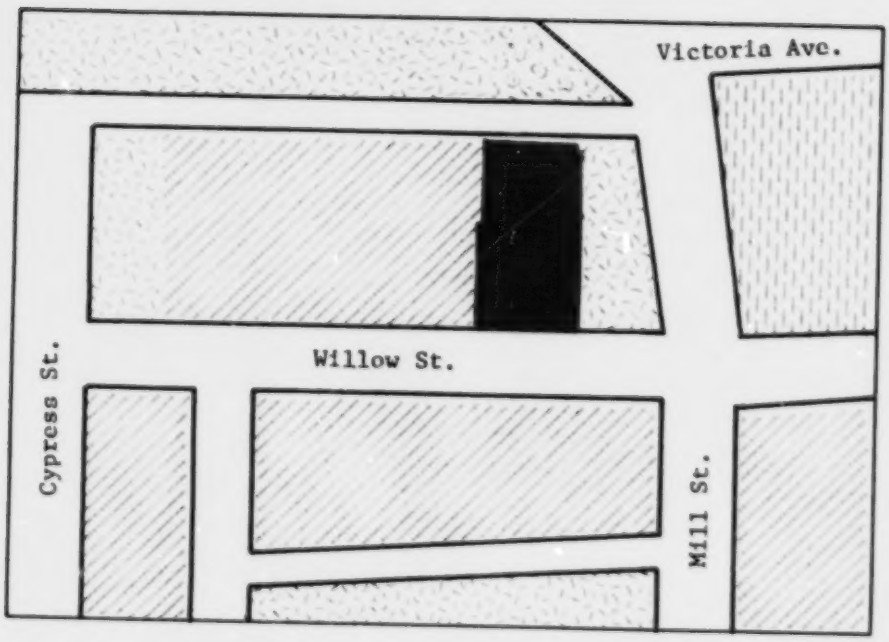
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.3 TPC Quai de Crofton

Localisation:	Bout de la rue Chaplin
Utilisation des terrains avoisinants:	Espaces verts
Terrain:	Date de la réserve provinciale*: 1951 Superficie: 0.3 ha (entièrement submergée) Zonage: maritime commercial, et industries lourdes
Constructions:	Date de construction: 1967 Poste de mouillage: 423 m
RIC:	59 19 008 DPW 017 483

***Réserve provinciale:** Les terrains sous réserve provinciale appartiennent à la Province mais sont utilisés par le gouvernement fédéral. Des négociations sont actuellement en cours pour que tous les terrains réservés par le fédéral soient conformes à la nouvelle entente fédérale/provinciale concernant ce genre de propriété.

PWC CHEMAINUS FEDERAL BUILDING
TPC IMMEUBLE FÉDÉRAL DE CHEMAINUS



Scale/Échelle 1:2200

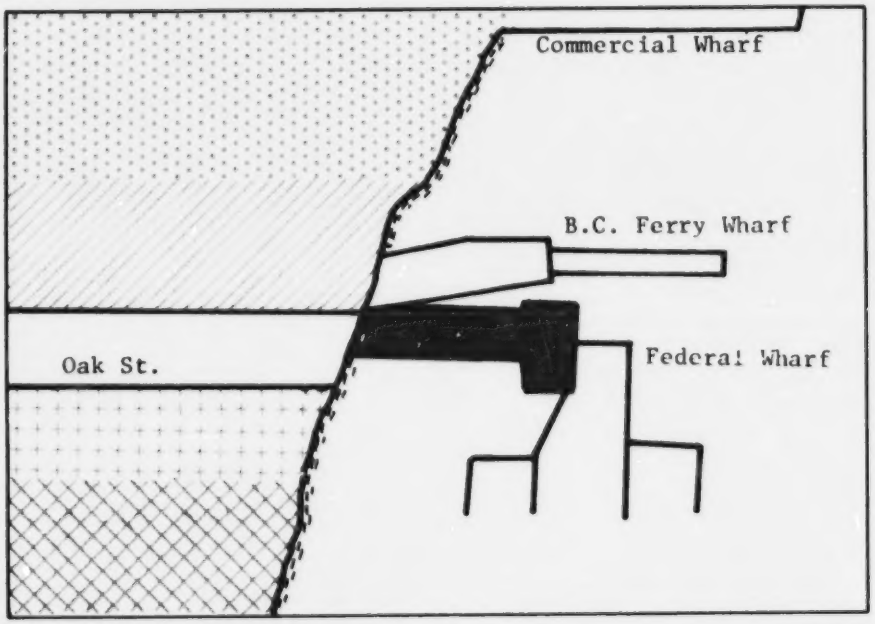
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.4 SCP Immeuble fédéral de Chemainus

Localisation:	9769, rue Willow
Utilisation des terrains avoisinants:	Mixte
Terrain:	Superficie: 0.1 ha Date d'acquisition: 1935 Zonage: public Stationnement: 3 places réservées au personnel; 11 places pour visiteurs
Construction:	Date de construction: 1971 Superficie: 283.3 m^2 (locative) Étage: 1 Utilisation: aires de traitement Occupant: SCP
RIC:	59 19 008 DPW 017 486

NOTA: La SCP est propriétaire de cet édifice et non pas TPC tel qu'indiqué sur l'illustration de la page précédente.

PWC CHEMAINUS WHARF
TPC QUAI DE CHEMAINUS



Scale/Échelle 1:480

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

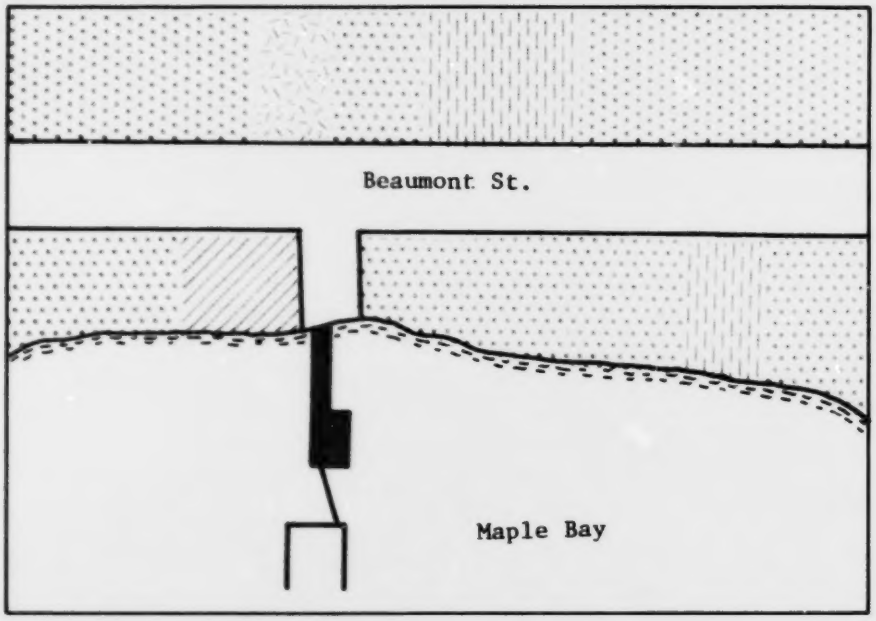
7.2.5 TPC Quai de Chemainus

Localisation:	Bout de la rue Oak
Utilisation des terrains avoisinants:	Commerciale et industrielle
Terrain:	Date de la réserve provinciale*: 1944 Superficie: 0.8 ha (entièrement submergée) Zonage: industries lourdes
Construction:	Date de construction: 1977 Poste de mouillage: 430 m
RIC:	59 19 008 DPW 017 485

Le quai de Chemainus qui n'est pas surveillé, relève de Transports Canada. Il accueille divers types de bateaux - des bateaux de pêche commerciale, des bateaux de transport, des bateaux du gouvernement et des bateaux de plaisance.

***Réserve provinciale:** Les terrains sous réserve provinciale appartiennent à la Province mais sont utilisés par le gouvernement fédéral. Des négociations sont actuellement en cours pour que tous les terrains réservés par le fédéral soient conformes à la nouvelle entente fédérale/provinciale concernant ce genre de propriété.

DFO MAPLE BAY WHARF
MPO _ QUAI DE MAPLE BAY



Scale/Échelle 1:1500

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

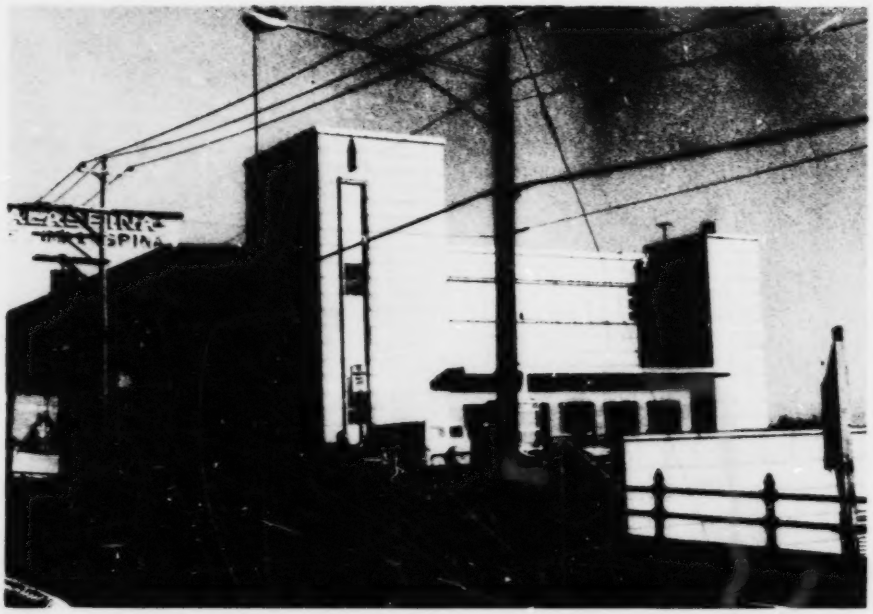
7.2.6 TPC Quai de Maple Bay

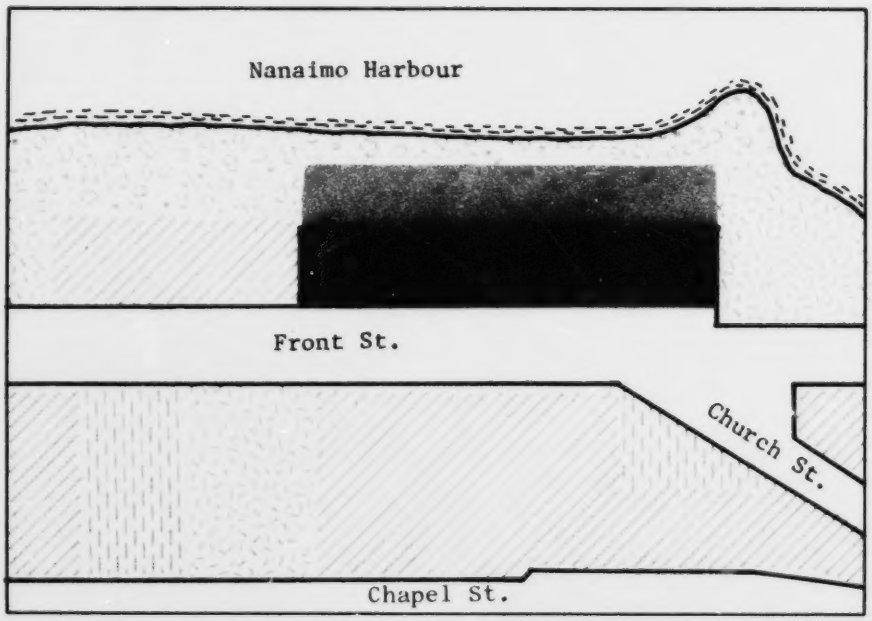
Localisation:	Rue Beaumont
Utilisation des terrains avoisinants:	Mixte
Terrain:	Date de la réserve provinciale*: 1935 Superficie: 0.4 ha (entièrement submergée) Zonage: public
Construction:	Date de construction: 1957 Poste de mouillage: 150 m
RIC:	59 19 008 DPW 017 484

Ce quai qui est construit sur le lot de grève 240 relève de la Direction générale des ports pour petits bateaux du MPO.

***Réserve provinciale:** Les terrains sous réserve provinciale appartiennent à la Province mais sont utilisés par le gouvernement fédéral. Des négociations sont actuellement en cours pour que tous les terrains réservés par le fédéral soient conformes à la nouvelle entente fédérale/provinciale concernant ce genre de propriété.

PWC NANAIMO FEDERAL BUILDING
TPC IMMEUBLE FÉDÉRAL DE NANAIMO





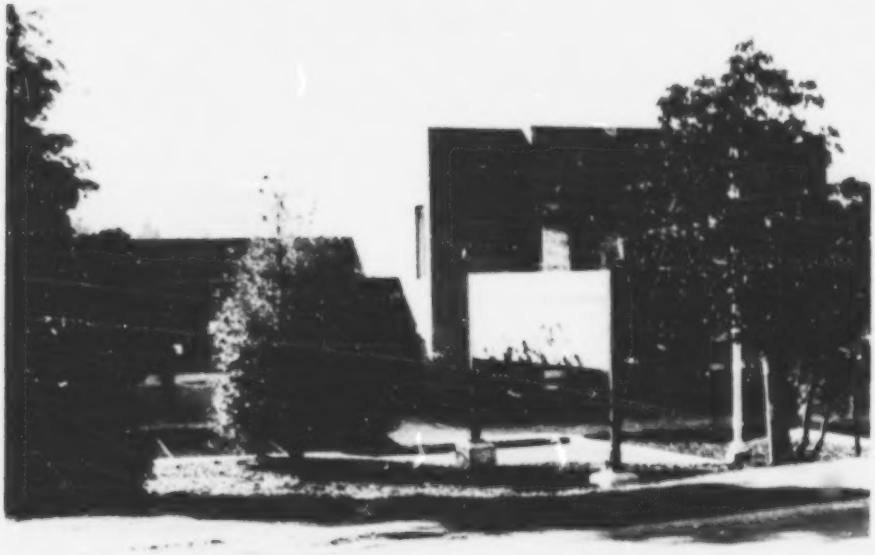
Scale/Échelle 1:1333

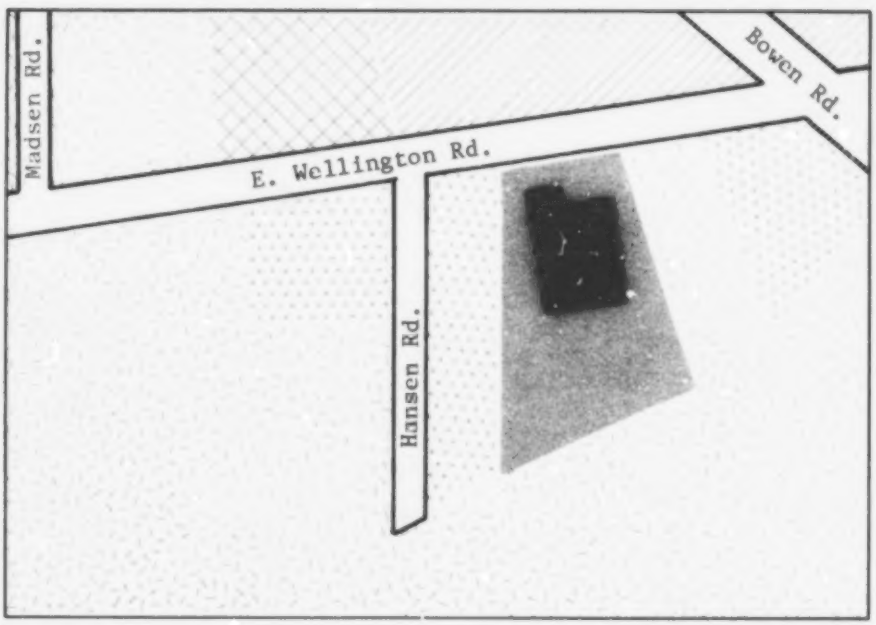
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.7 TPC Immeuble fédéral de Nanaimo

Localisation:	60, rue Front
Utilisation des terrains avoisinants:	Commerciale
Terrain:	Superficie: 0.24 ha Date d'acquisition: 1882 Zonage: commercial Stationnement: 10 places réservées aux visiteurs, 40 places réservées aux ministères
Construction:	Date de construction: 1956 Superficie: 4 921.5 m^2 (brute) 3 626.2 m^2 (locative) Étages: 2 étages + 2 sous-sols Utilisation: bureaux, commerces, aires de traitement, entrepôt Occupants: AIN, SCP, R-C-D&A, MPO, TC, COM, AAC
RIC:	59 21 007 DPW 017 566

PWC NANAIMO MAIL PROCESSING PLANT
TPC ÉTABLISSEMENT DE TRAITEMENT DU COURRIER DE NANAIMO





Scale/Échelle 1:2750

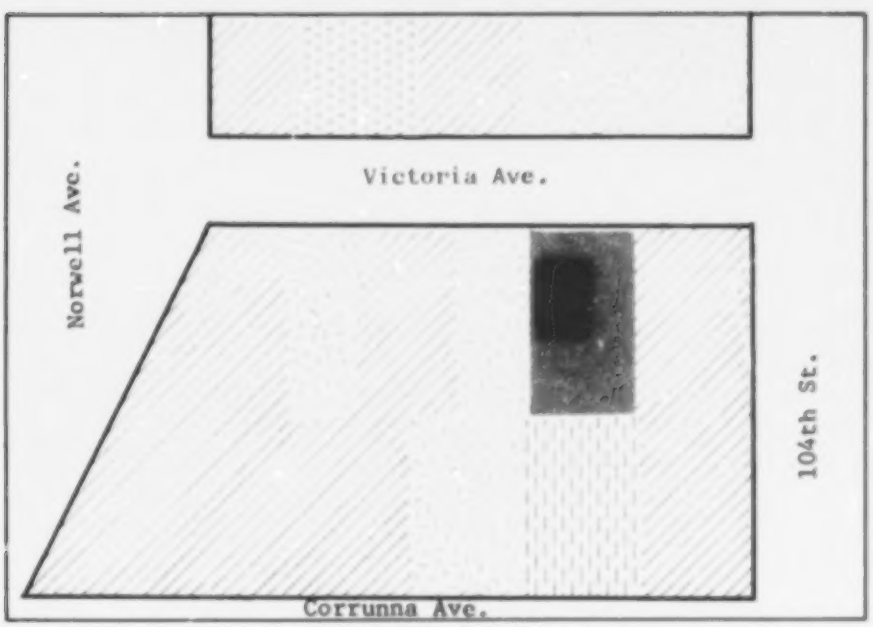
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.8 SCP Établissement de traitement du courrier de Nanaimo

Localisation:	1847, chemin Wellington est
Utilisation des terrains avoisinants:	Mixte
Terrain:	Superficie: 0.91 ha Date d'acquisition: 1976 Zonage: industries légères Stationnement: 34 places réservées au personnel, 8 places réservées aux visiteurs
Construction:	Date de construction: 1977 Superficie: 3 461.0 m^2 (brute) 2 881.0 m^2 (locative) Étage: 1 Utilisation: traitement du courrier Occupants: SCP, TPC
RIC:	59 21 007 DPW 017 572

NOTA: SCP est le propriétaire de cette propriété et non pas TPC tel qu'indiqué sur l'illustration de la page précédente.

PWC NANAIMO (WELLINGTON) GOCB
TPC NANAIMO (WELLINGTON) ÉDIFICE DU GOUVERNEMENT DU CANADA



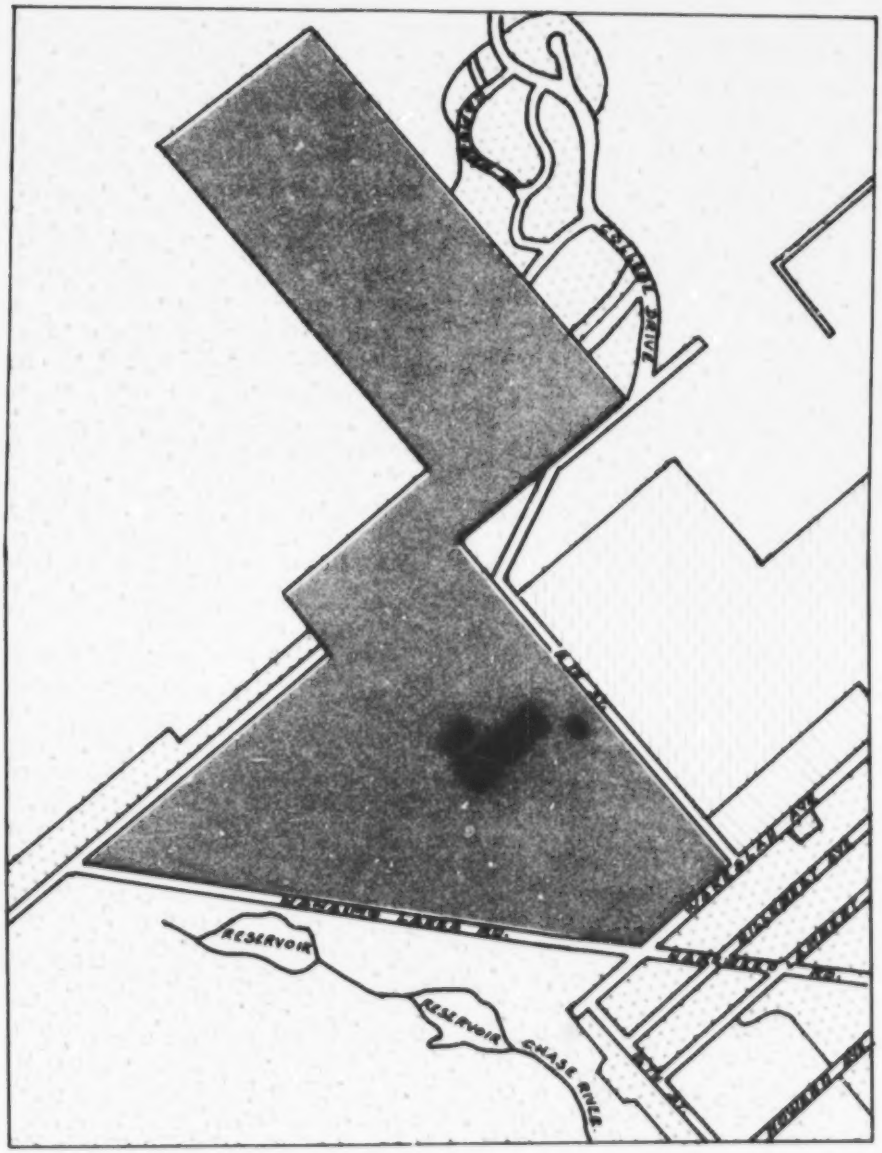
Scale/Échelle 1:1200

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.9 TPC Nanaimo (Wellington) Édifice du Gouvernement du Canada

Localisation:	3923, avenue Victoria
Utilisation des terrains avoisinants:	Commerciale et résidentielle
Terrain:	Superficie: 0.07 ha Date d'acquisition: 1958 Zonage: commercial Stationnement: aucun stationnement pour les visiteurs, 5 places réservées au personnel
Constructions:	Nombre: 2 Dates de construction: bâtiment principal - 1959; garage - 1972 Superficie: bâtiment principal - 68.7 m^2 (locative) garage - 48.3 m^2 (locative) Étage: 1 Utilisation: bureaux, ateliers Occupant: EC
RIC:	59 21 012 DPW 017 601

DND NANAIMO CAMP
MDN CAMP MILITAIRE DE NANAIMO



Scale/Échelle 1:14000

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.10 MDN Camp militaire de Nanaimo

Localisation: 5e rue et avenue Wakesiah

Utilisation des terrains avoisinants: Mixte

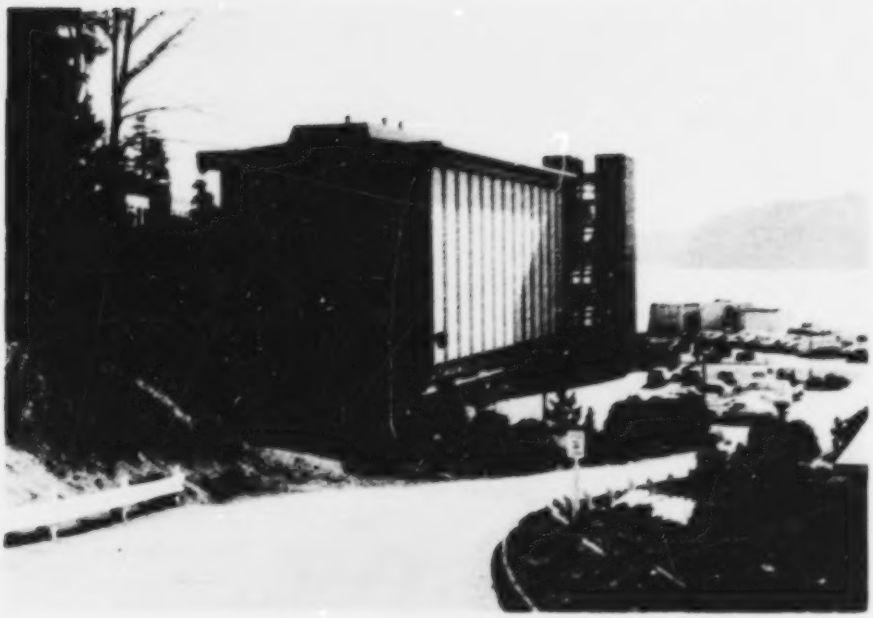
Terrain:
Superficie: 451.8 ha
Dates d'acquisition: 1940 - 1942
Zonage: rural (cette zone comprend les installations telles que les champs de tir)

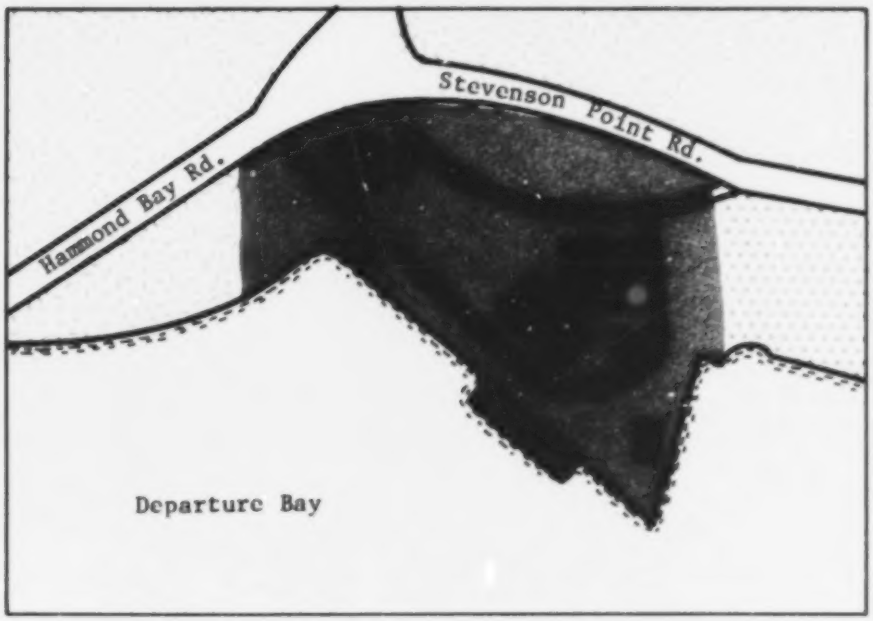
Constructions:
2 (administratifs) 10 592.3 m^2 (brute)
19 (opérationnels) 1 255.9 m^2 (brute)
5 (institutionnels) 3 204.6 m^2 (brute)
3 (résidentiels) 707.8 m^2 (brute)

Date de construction: 1940
Utilisation: camp de formation des milices, des réservistes et des cadets
Occupants: MDN, Planification d'urgence Canada, SBSC

RIC: 59 21 012 DND 017 591, DND 017 592

DFO NANAIMO BIOLOGICAL STATION
MPO STATION BIOLOGIQUE DE NANAIMO





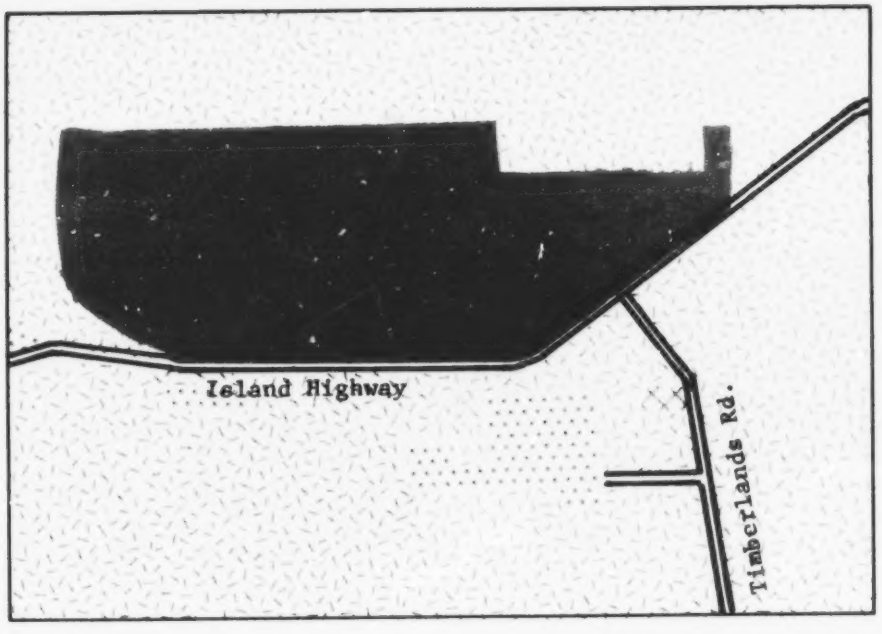
Scale/Échelle 1:4200

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.11 MPO Station biologique de Nanaimo

Localisation:	Chemin Hammond Bay, Nanaimo
Utilisation des terrains avoisinants:	Résidentielle
Terrain:	Superficie: 3.9 ha Date d'acquisition: 1908 Zonage: maritime
Constructions:	15 (opér.) 14 732.8 m^2 (brute) 1 (rés.) 153.3 m^2 (brute) Dates de construction: 1908, 1948, 1971 Utilisation: station de recherche Occupant: MPO
RIC:	59 21 012 DFO 017 598

TC NANAIMO AIRPORT
TC AÉROPORT DE NANAIMO



Scale/Échelle 1:30000

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION / TRANSPORT & UTILITIES / SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.12 TC Aéroport de Nanaimo

Localisation:	Cassidy (C-B), 15 km au sud de Nanaimo
Utilisation des terrains avoisinants:	Espaces verts
Terrain:	Superficie: 220.2 ha Date d'acquisition: 1943 Zonage: Région de l'aérogare et des hangars - industriel; la plupart des champs - rural, terres agricoles protégées* Stationnement: 2 espaces
Constructions:	4 (opérationnels) 116.6 m^2 2 roulottes (fonctions opérationnelles et administratives) Date de construction: 1953 Étage: 1 Utilisation: bureaux, aires de traitement, entrepôts Occupants: ville de Nanaimo et TC, clients privés - Airwest, Pacific Coastal Airlines, McGillivary Helicopters Ltée, Nanaimo Flightcraft, Budget Rent-A-Car
RIC:	59 21 012 MOT 017 610

Ce petit aéroport situé au sud de la ville dessert différents genres d'utilisateurs mais avec des installations réduites. L'accessibilité à la terre ferme se fait par bateau ou hydravion.

*Terres agricoles protégées - terres réservées par le gouvernement provincial et pouvant être exploitées à des fins agricoles seulement.

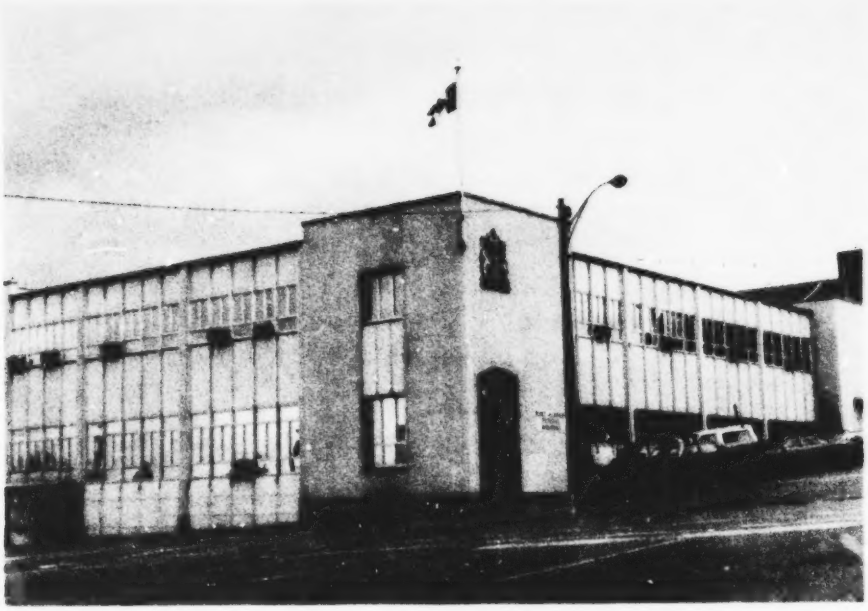
7.2.13 TC Port de Nanaimo

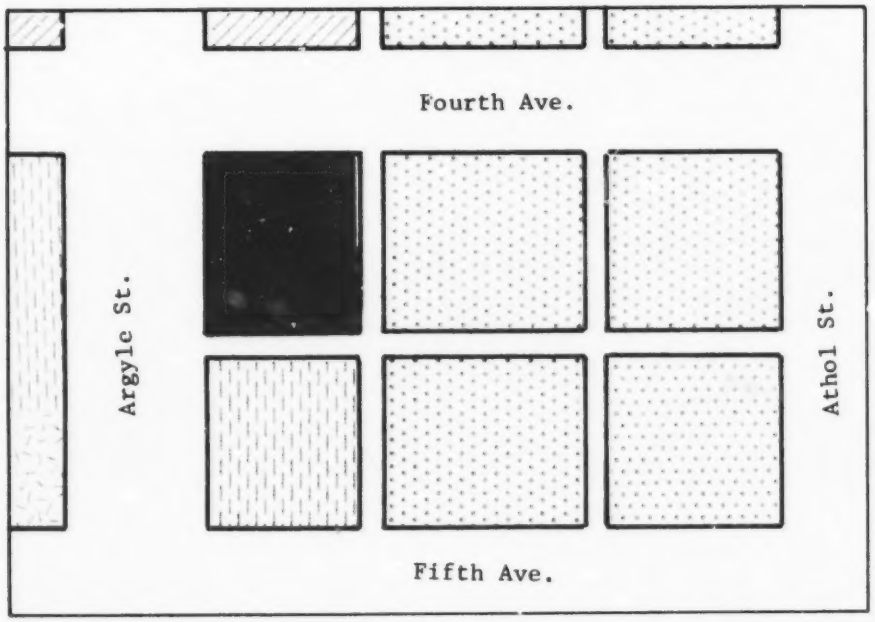
Localisation:	Nanaimo
Utilisation des terrains avoisinants:	Industrielle, commerciale, résidentielle, espaces libres
Terrain:	Superficie: 202.30 ha Date d'acquisition: 1961 Zonage: industriel Stationnement: N/A
Constructions:	Superficie: 9 300 m^2 Date de construction: varie Étage: 1 et 2 Utilisation: entreposage Occupants: CBCB, loué

Le port de Nanaimo est un port de desserte pour le centre de l'île de Vancouver; de ce port, du bois de construction et d'autres produits du bois sont expédiés aux pays du Pacifique, aux États-Unis et en Europe.

Aux termes de l'accord sur les ports de 1924 conclu avec la Colombie-Britannique, le gouvernement fédéral possède 202.3 ha (la plus grande partie) du port de Nanaimo. Cette propriété est administrée par la Commission du port de Nanaimo, mais elle est louée en grande partie à d'autres.

PWC PORT ALBERNI FEDERAL BUILDING
TPC IMMEUBLE FÉDÉRAL DE PORT ALBERNI





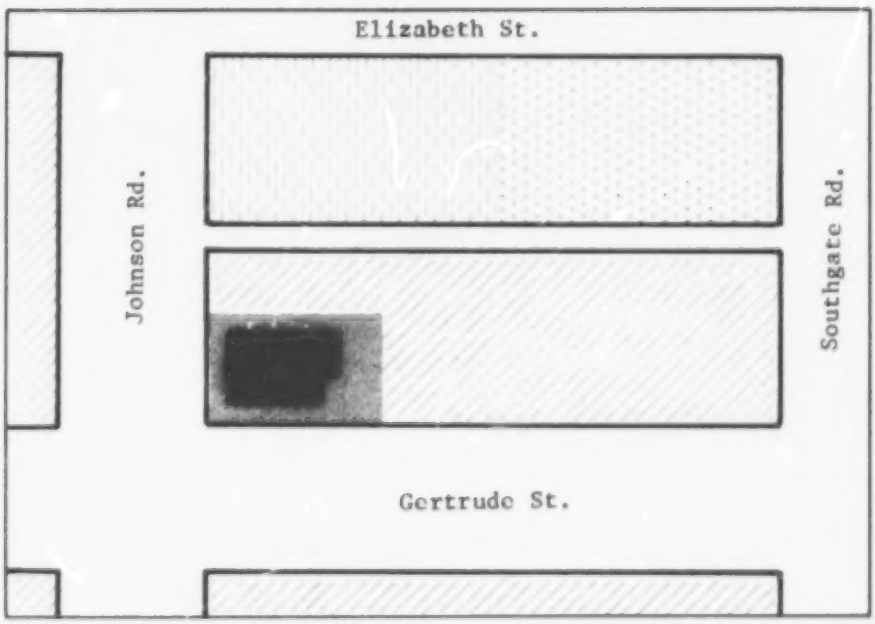
Scale/Échelle 1:1500

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.14 TPC Immeuble fédéral de Port Alberni

Localisation:	Angle de la rue Argyle et de la 4e avenue
Utilisation des terrains avoisinants:	Commerciale et résidentielle
Terrain:	Superficie: 0.14 ha Date d'acquisition: 1953 Zonage: parcs et public Stationnement: sur la rue seulement
Construction:	Date de construction: 1960 Superficie: 3 002.5 m^2 (brute) 2 315.6 m^2 (locative) Étages: 2 + sous-sol Utilisation: commerces, bureaux, entrepôts Occupants: SCP, CMEIC, MPO, TPC, RC - D&A
RIC:	59 23 008 DPW 017 684

PWC PORT ALBERNI POST OFFICE
TPC BUREAU DE POSTE DE PORT ALBERNI



Scale/Échelle 1:1600

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.15 SCP Bureau de poste de Port Alberni

Localisation: Chemin Johnson et rue Gertrude

Utilisation des terrains avoisinants: Commerciale

Terrain:
Superficie: 0.06 ha
Date d'acquisition: 1938
Zonage: stationnement et public
Stationnement: 3 places réservées au personnel et stationnement sur la rue

Construction:
Date de construction: 1939
Superficie: 309.7 m^2 (brute)
208.0 m^2 (locative)
Étage: 1 + sous-sol
Utilisation: traitement du courrier, entrepôts
Occupants: SCP, Société historique d'Alberni (Alberni Historical Society)

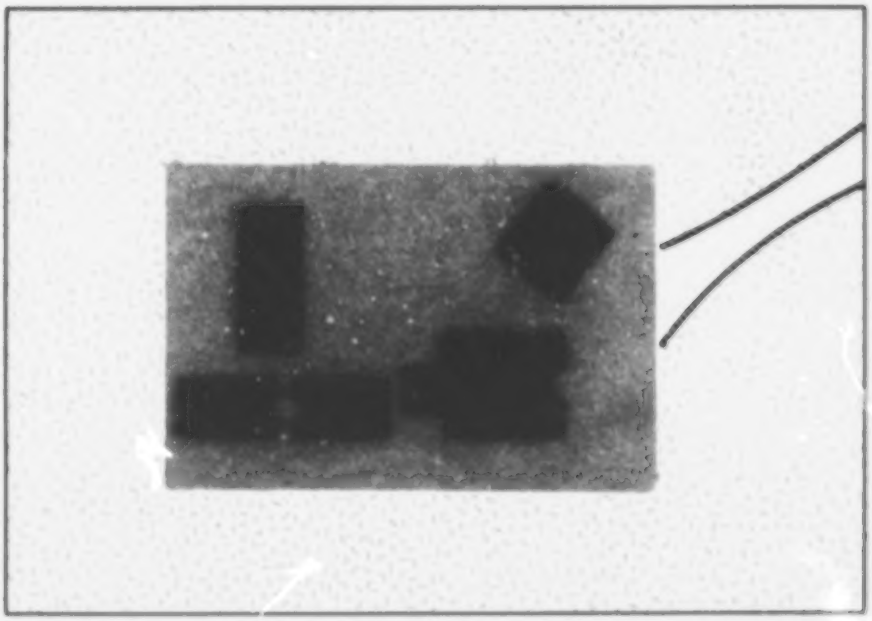
RIC: 59 23 008 DPW 017 683

La station postale de Port Alberni est située dans le coeur du quartier commercial qui formait le CDA d'Alberni avant la fusion de cette ville avec Port Alberni en 1967. Faisant partie d'une zone réservée aux parcs et aménagements publics, la propriété est compatible avec le voisinage quant à son utilisation.

Le stationnement sur la rue est suffisant pour les visiteurs. Le plan local d'aménagement prévoit le maintien de ce quartier comme centre commercial secondaire, le CDA étant situé à moins de 3 km au sud.

NOTA: SCP est le ministère propriétaire et non pas TPC tel qu'indiqué sur l'illustration de la page précédente.

INA FORMER ALBERNI RESIDENTIAL SCHOOL
AIN ANCIEN INTERNAT D'ALBERNI



Scale/Échelle 1:1333

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE

RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL

COMMERCIAL / COMMERCIAL

INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL

INDUSTRIAL / INDUSTRIEL

TRANSPORTATION / TRANSPORT & UTILITIES / SERVICES PUBLICS

OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION

UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.16 AIN Ancien internat d'Alberni

Localisation: Chemin Mission près de la ville de Port Alberni

Utilisation des terrains avoisinants: Réserve indienne, espaces verts

Terrain:
Superficie: 6.5 ha
Date d'acquisition: 1919
Zonage: institutionnel et petites propriétés (minimum de 0.8 ha), terres agricoles protégées
Stationnement: environ 40 places

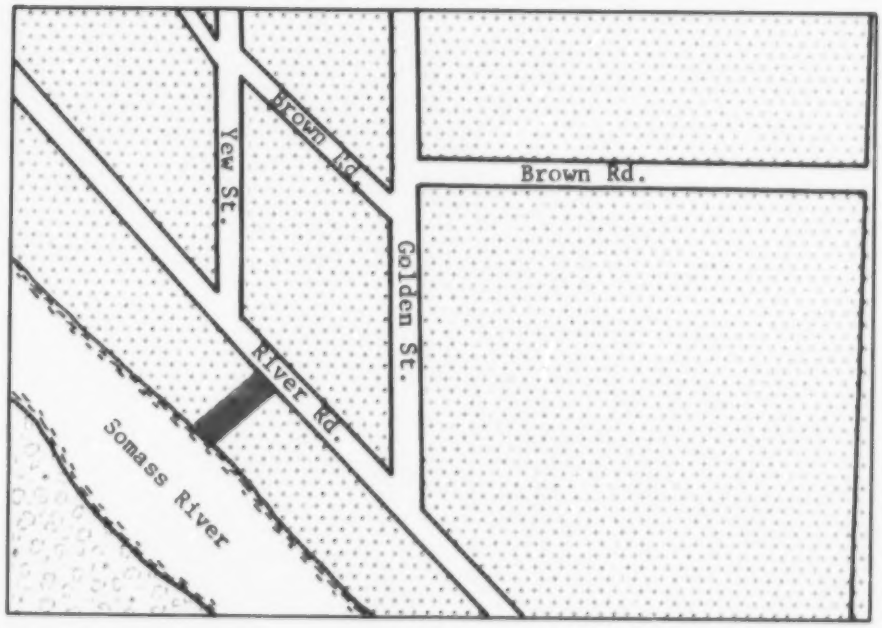
Constructions:

1 (institutionnel)	3 366 m^2 (brute)	3 étages + sous-sol
2 (institutionnel)	684 m^2	1 étage + sous-sol
	684 m^2	1 étage + sous-sol
1 (institutionnel)	971 m^2	1 étage
1 (administratif)	907 m^2	2 étages
4 (résidences)	171 m^2, 171 m^2, 172 m^2, 143 m^2	2 étages, avec sous-sol

Date de construction: bâtiment principal - 1920
Utilisation: bureaux, institutions, loisirs, logements
Occupant: bande indienne des Sheshaht

RIC: 59 23 008 IAN 317 689

INA PORT ALBERNI UTILITY PROPERTY
AIN PROPRIÉTÉ CHEMIN RIVER, PORT ALBERNI



Scale/Échelle 1:2500

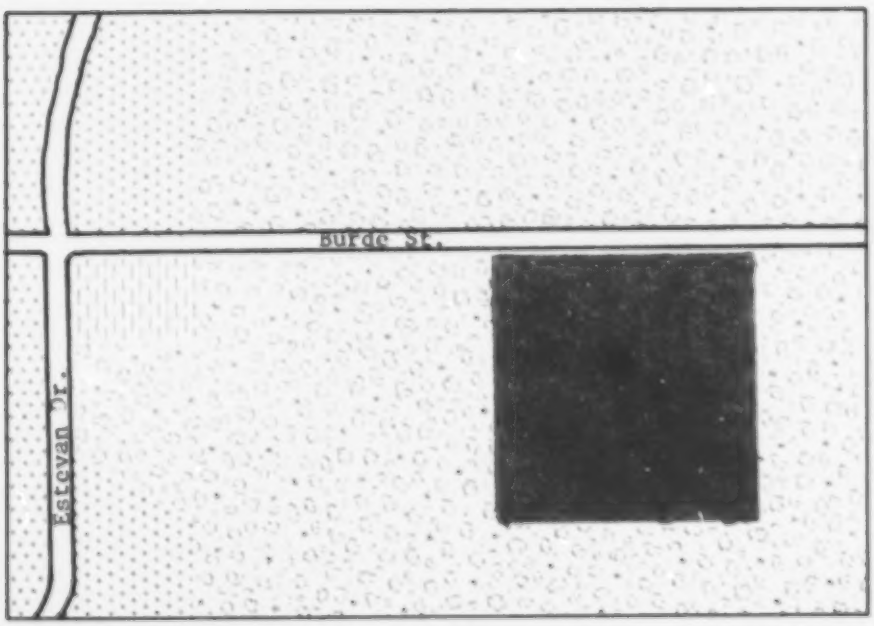
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.17 AIN Propriété du chemin River, Port Alberni

Localisation:	Chemin River
Utilisation des terrains avoisinants:	Résidentielle
Terrain:	Superficie: 0.04 ha Date d'acquisition: 1921 Zonage: résidentiel
Construction:	Un poteau électrique
RIC:	59 23 008 IAN 322 239

Cette propriété comprend un poteau électrique et un accès à une conduite principale d'eau, qui desservent la réserve indienne de l'autre côté de la rivière Somass. Le terrain long et étroit est aussi délimité par le chemin River et par deux maisons unifamiliales qui font partie d'un quartier résidentiel stable à la périphérie de Port Alberni.

CBC PORT ALBERNI T.V. REBROADCASTING STATION
RC STATION DE RETRANSMISSION DE PORT ALBERNI



Scale/Échelle 1:1500

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.18 R-C Station de retransmission de Port Alberni

Localisation:	Rue Burde
Utilisation des terrains avoisinants:	Espaces verts
Terrain:	Superficie: 0.36 ha Date d'acquisition: 1967 Zonage: parcs et public
Constructions:	1 (opérationnel) Superficie: 12,08 m^2 Date de construction: 1967 1 pylône
RIC:	59 23 008 CBC 017 079

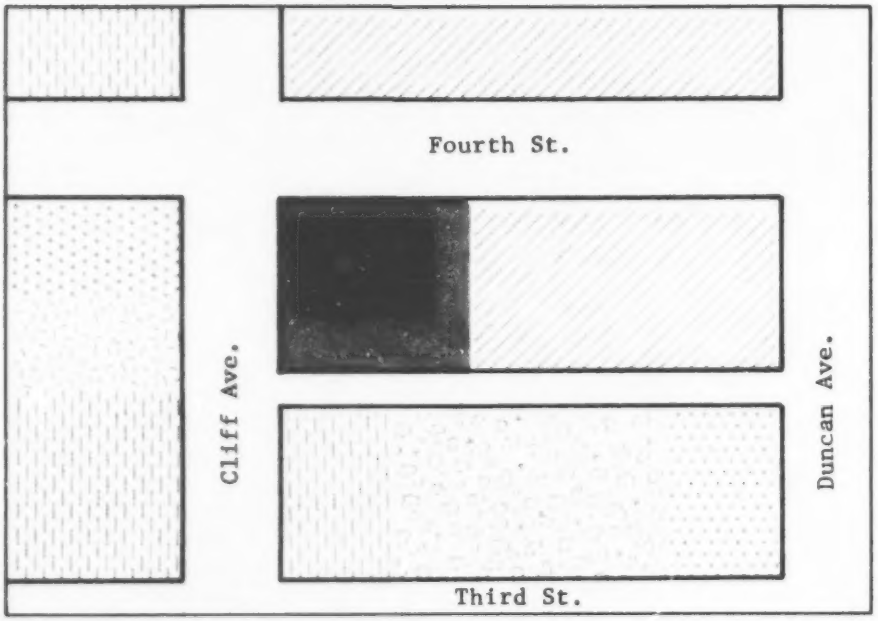
7.2.19 TC Port de Port Alberni

Localisation:	Port Alberni
Utilisation des terrains avoisinants:	Industrielle, commerciale, résidentielle, espaces libres
Terrain:	Superficie: 566.2 ha Date d'acquisition: 1924 Zonage: industriel Stationnement: N/A
Constructions:	Dates de construction: varie Superficie: 2 230 m^2 Étage: 1 Utilisation: entreposage Occupant: loué

La Commission du port de Port Alberni est chargée de l'administration de ce port fédéral en eau profonde qui recouvre 566.2 ha et qui fut acquis en 1924. Une grande partie des terrains portuaires sont loués et la Commission gère environ quarante-sept baux provinciaux régissant la location des battures de l'arrière-port en aval jusqu'à Barkley Sound, le gouvernement provincial ayant chargé la Commission de cette fonction.

Constituée en société en 1947, la Commission du port de Port Alberni exploite diverses installations. Les trois postes de mouillage en eau profonde ainsi que les hangars de 2 300 m^2 et l'aire d'assemblage de 6.9 ha servent à l'acheminement d'importantes quantités de bois de construction et de contreplaqués, les principaux produits d'exportation. De plus, des chantiers navals y exécutent des travaux courants d'entretien ainsi que de grands radoubs. Une nombreuse flotte de bateaux de pêche du saumon aux lignes traînantes amarre dans le port où elle occupe 2 377 m aux quais; deux ports de plaisance construits au cours des années 1970 desservent 500 bateaux commerciaux et de plaisance. La Commission exploite aussi entre autres des installations pour chalands et pour barges, un dock flottant de 68.6 m et un quai.

PWC COURTENAY FEDERAL BUILDING
TPC IMMEUBLE FÉDÉRAL DE COURTENAY



Scale/Échelle 1:1350

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.20 SCP Immeuble fédéral de Courtenay

Localisation: 375, avenue Cliffe

Utilisation des terrains avoisinants: Commerciale

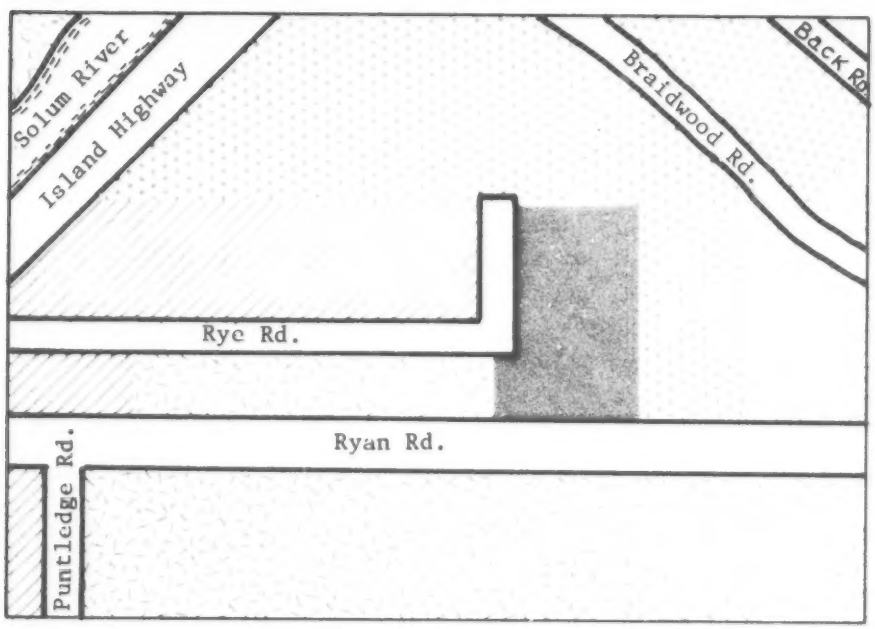
Terrain:
Superficie: 0.12 ha
Date d'acquisition; 1913
Zonage: commercial
Stationnement: 5 places réservées au personnel, stationnement public dans le voisinage

Construction:
Date de construction: 1924, ajout en 1954
Superficie: 1 744.4 m^2 (brute)
1 391.2 m^2 (locative)
Étages: 2 + sous-sol
Utilisation: aires de traitement, entrepôts, bureaux
Occupants: SCB, RC - D&A, TPC

RIC: 59 25 010 TPC 017 948

NOTA: SCP est le propriétaire et non pas TPC tel qu'indiqué sur le titre de la page précédente.

RCMP COURTENAY SUBDIVISION HEADQUARTERS SITE
GRC EMPLACEMENT DU QUARTIER GÉNÉRAL DE SOUS-DIVISION DE COURTENAY



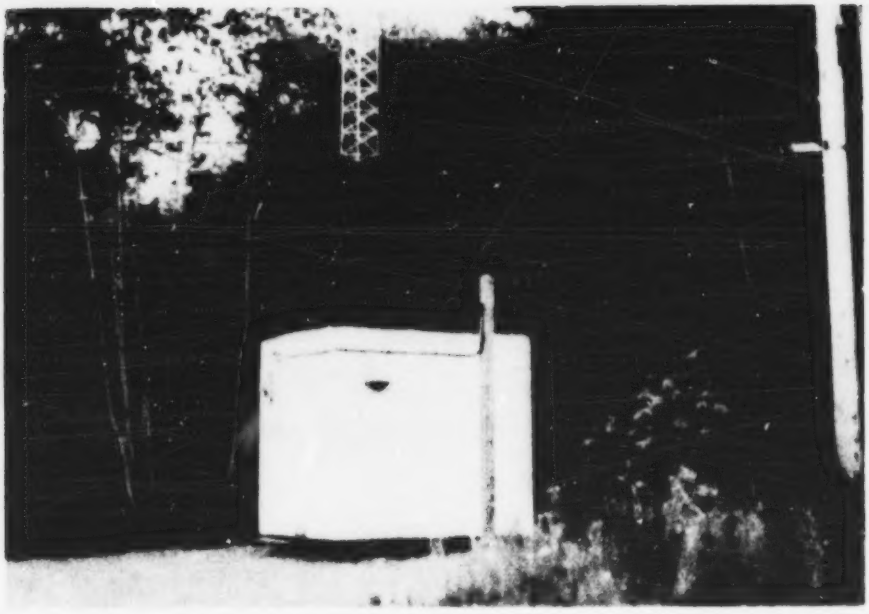
Scale/Échelle 1:4200

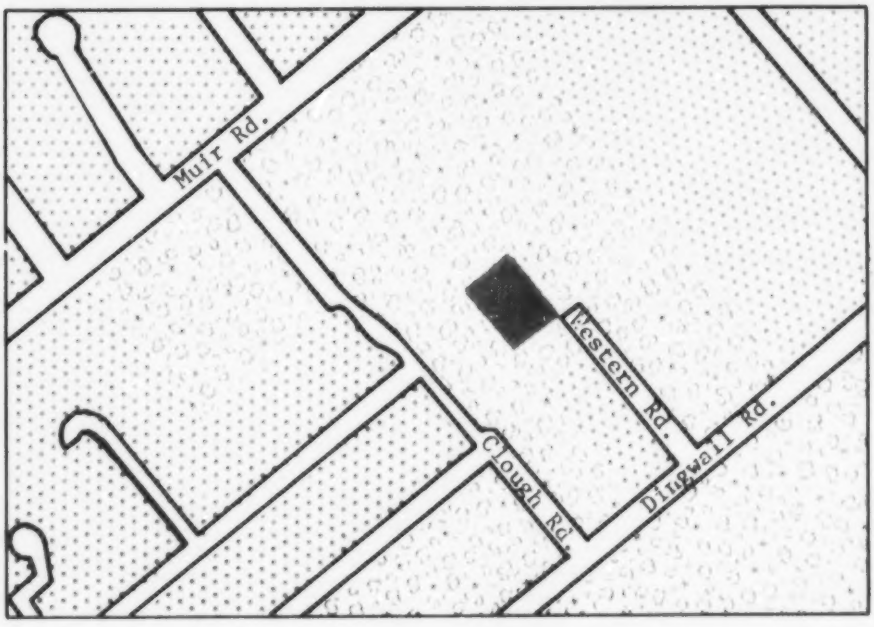
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.21 GRC Emplacement du quartier général de la sous-division de Courtenay

Localisation:	Chemin Ryan
Utilisation des terrains avoisinants:	Mixte
Terrain:	Superficie: 0.80 ha Date d'acquisition: 1978 Zonage: public
RIC:	59 25 010 RCM 017 962

RCMP COURTENAY RADIO FACILITY
GRC STATION - RADIO DE COURTENAY





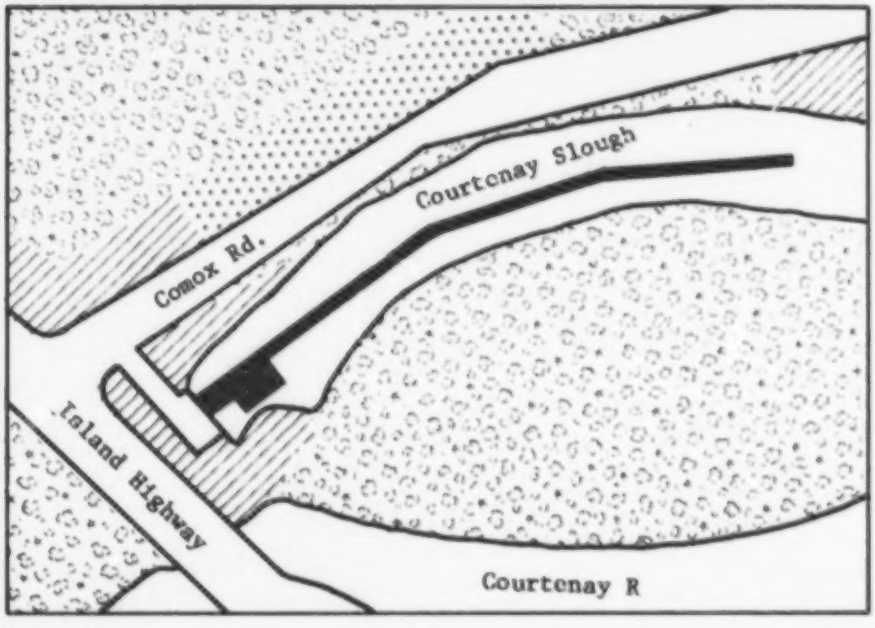
Scale/Échelle 1:25000

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.22 GRC Station-radio de Courtenay

Localisation:	Chemin Western
Utilisation des terrains avoisinants:	Espaces verts, quelques propriétés résidentielles
Terrain:	Superficie: 0.42 ha Date d'acquisition: 1979 Zonage: public
Constructions:	Pylône: 18m Abri: Date de construction: 1979 Superficie: environ 9 m^2 Utilisation: communications
RIC:	59 25 010 RCM 022 301

DFO COURTENAY WHARF
MPO _ QUAI DE COURTENAY



Scale/Échelle 1:2600

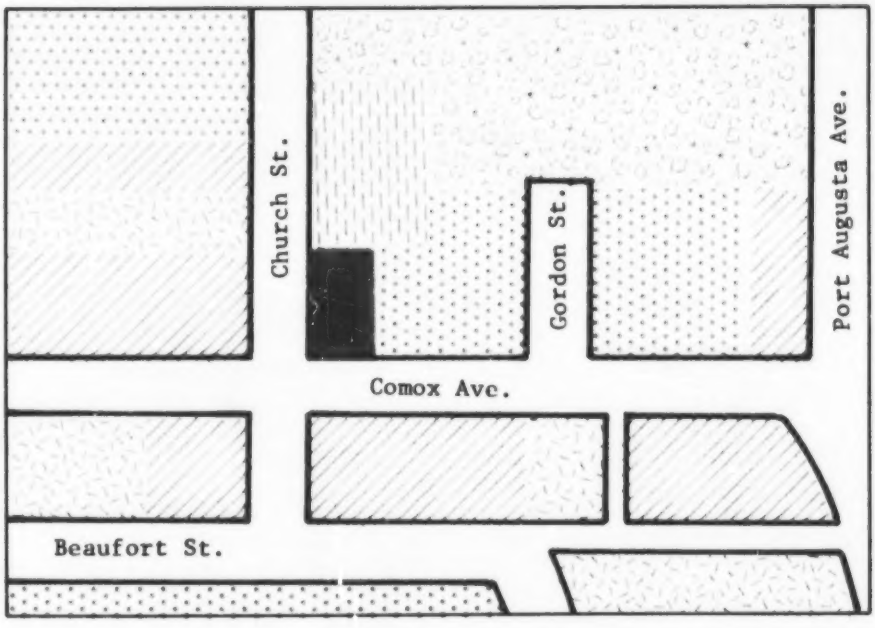
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.23 MPO Quai de Courtenay

Localisation:	Comox et route Island
Utilisation des terrains avoisinants:	Mixte
Terrain:	Date de la réserve provinciale*: 1951 Superficie: 0.9 ha Zonage: commercial
Construction:	Date de construction: 1967 Poste de mouillage: 536 m
RIC:	59 25 010 DPW 017 950

***Réserve provinciale:** Les terrains sous réserve provinciale appartiennent à la Province mais sont utilisés par le gouvernement fédéral. Des négociations sont actuellement en cours pour que tous les terrains réservés par le fédéral soient conformes à la nouvelle entente fédérale/provinciale concernant ce genre de propriété.

PWC COMOX FEDERAL BUILDING
TPC IMMEUBLE FÉDÉRAL DE COMOX



Scale/Échelle 1:2350

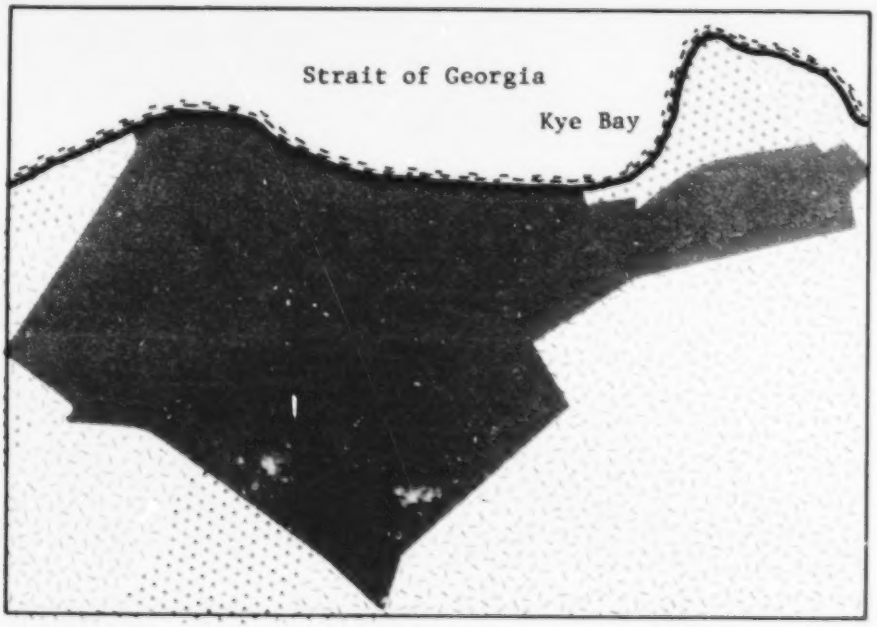
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.24 SCP Immeuble fédéral de Comox

Localisation:	Chemin Comox et rue Church
Utilisation des terrains avoisinants:	Mixte
Terrain:	Superficie: 0.08 ha Date d'acquisition: 1912 Zonage: commerces de détail Stationnement: sur la rue seulement
Constructions:	Date de construction: 1959 Superficie: bâtiment principal - 210.2 m^2 (brute) 180.1 m^2 (locative) garage - 18.6 m^2 (locative) Étage: 1 Utilisation: aires de traitement, bureaux, entrepôts Occupants: SCP, MPO
RIC:	59 25 005 DPW 017 935

NOTA: SCP est le propriétaire et non pas TPC tel qu'indiqué dans le titre de l'illustration précédente.

DND CFB COMOX
MDN BFC DE COMOX



FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

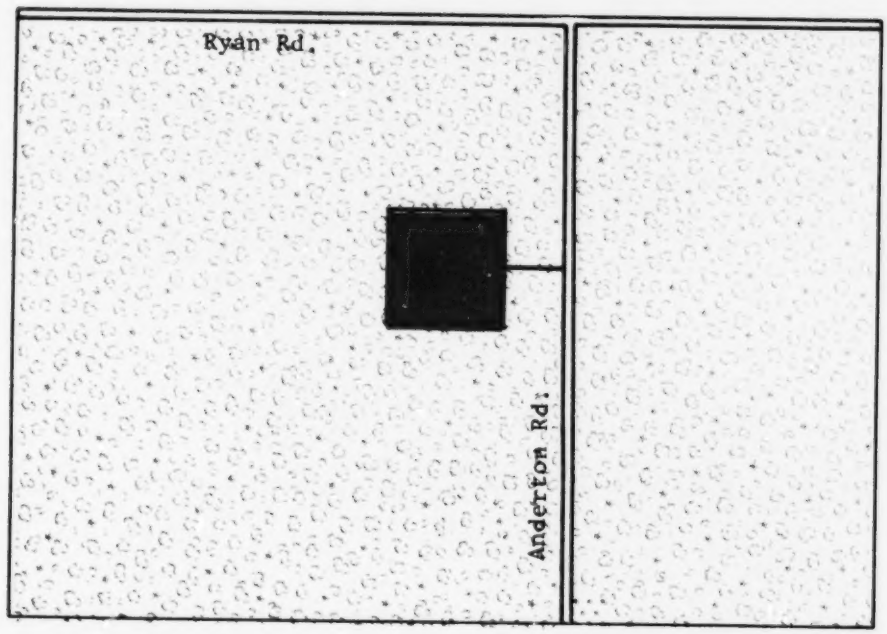
7.2.25 MDN BFC de Comox

Localisation:	Au nord-est de Comox (C-B)
Utilisation des terrains avoisinants:	Espaces verts - quelques propriétés résidentielles rurales et agricoles
Terrain:	Superficie: 528.9 ha Date d'acquisition: 1942
Constructions:	5 (administratifs) 5 818.0 m^2 (brute) 103 (opérationnels) 55 853.0 m^2 (brute) 25 (institutionnels) 19 891.0 m^2 (brute) 313 logements 61 160.1 m^2 (brute) Date de construction: 1951 Utilisation: Base des Forces aériennes du Canada
RIC:	59 25 020 DND 017 970

Située sur le détroit de Georgia à 5 km au nord-est de la ville de Comox, la BFC de Comox fait partie de la vallée de Comox depuis de nombreuses années. La Base est un des principaux employeurs (1500 militaires et 270 civils) et elle offre des services aux habitants de la localité (dont un grand nombre sont des militaires à la retraite), notamment l'utilisation des installations sportives, un service de recherche et de sauvetage et la participation à un service de lutte contre les incendies. De plus, l'aéroport commercial local est aménagé sur une partie de la Base et d'autres installations de la Base servent à l'atterrissage d'urgence des avions civils internationaux.

DND COMOX COMMUNICATIONS FACILITY
MDN CENTRE DE COMMUNICATIONS DE COMOX

PHOTO NOT AVAILABLE/PHOTOGRAPHIE NON DISPONIBLE



Scale/Échelle 1:16000

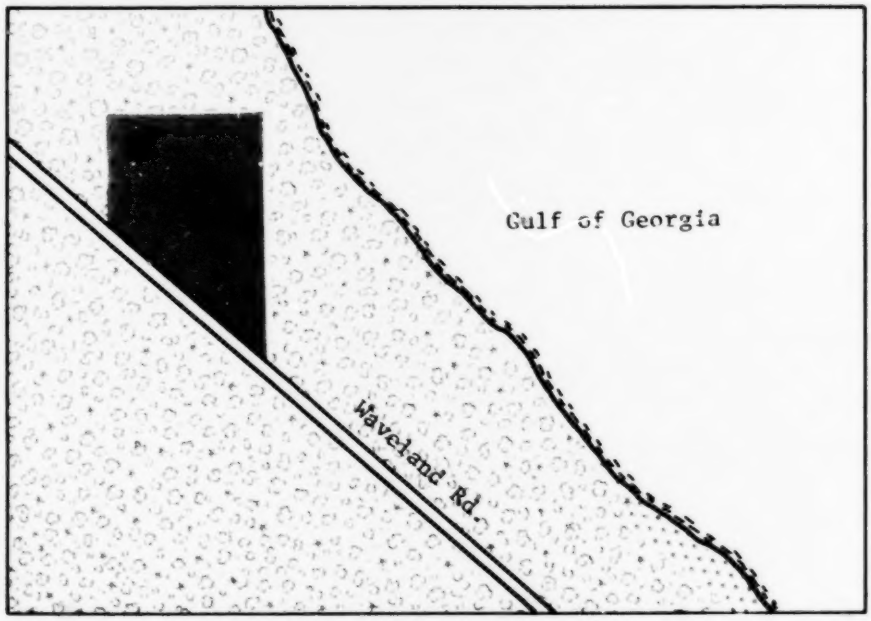
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.26 MDN Centre de communications de Comox

Localisation:	Chemin Anderton, plusieurs kilomètres au nord-ouest de Comox
Utilisation des terrains avoisinants:	Espaces verts - quelques propriétés résidentielles
Terrain:	Superficie: 9.3 ha Date d'acquisition: 1959 Zonage: public
Constructions:	1 bâtiment opérationnel: Date de construction: 1959 Superficie: 125.4 m^2 (brute) Étage: 1 Utilisation: communications 7 pylônes
RIC:	59 25 005 DND 017 932

DND SEAL COVE COMMUNICATIONS FACILITY
MDN CENTRE DE COMMUNICATIONS DE SEAL COVE

PHOTO NOT AVAILABLE/PHOTOGRAPHIE NON DISPONIBLE



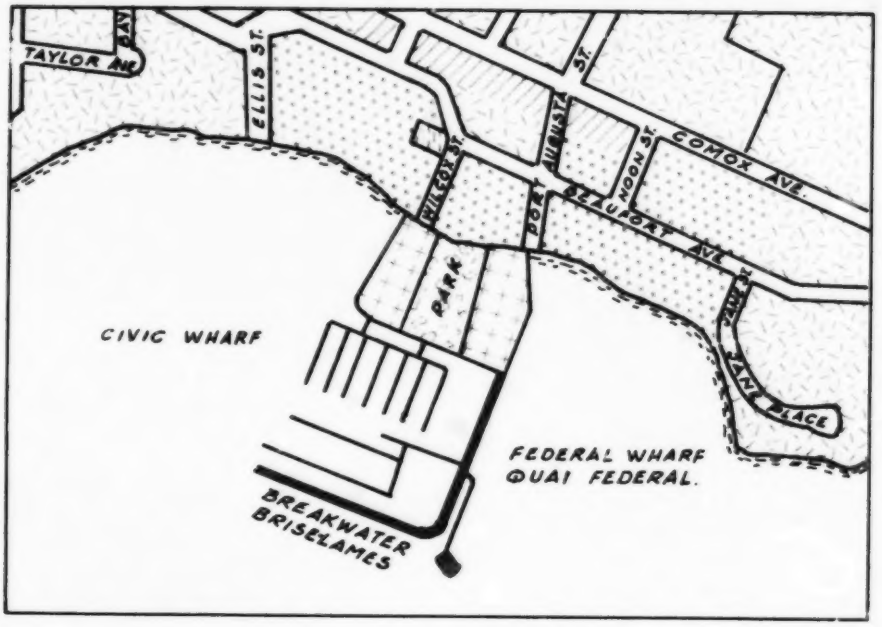
Scale/Échelle 1:16000

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.27 MDN Centre de communications de Seal Cove

Localisation:	Chemin Waveland, au nord de la BFC de Comox
Utilisation des terrains avoisinants:	Espaces verts
Terrain:	Superficie: 27.1 ha Date d'acquisition: 1944 Zonage: public
Constructions:	Nombre: 2 MDN: 1 (opérationnel) (entreposage) - 355.3 m^2 (brute) TC: 1 (opérationnel) (centrale de communications) - 69.8 m^2 (brute) 1 pylône Date de construction: 1960
RIC:	59 25 020 DND 017 966

DFO COMOX WHARF
MPO _ QUAI DE COMOX



Scale/Échelle 1:7150

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

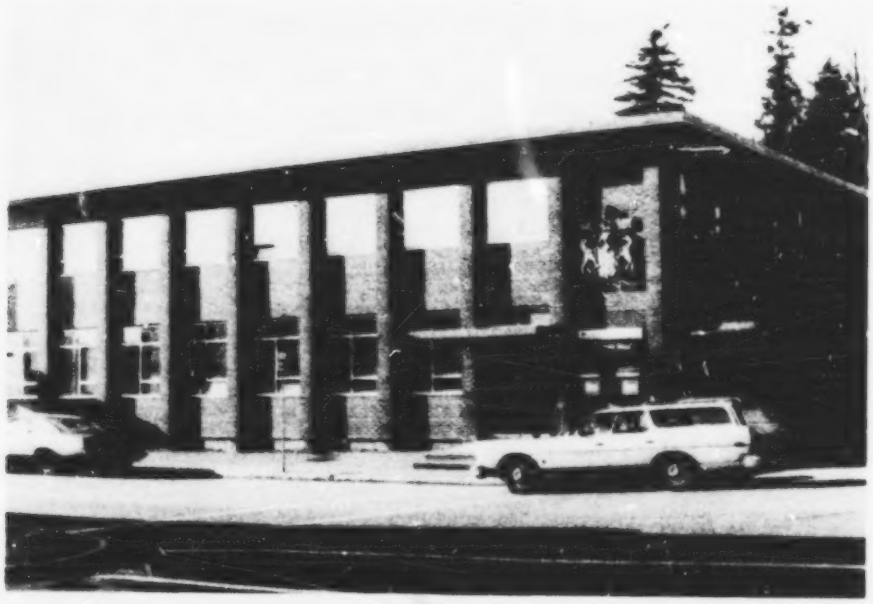
7.2.28 TPC Quai de Comox

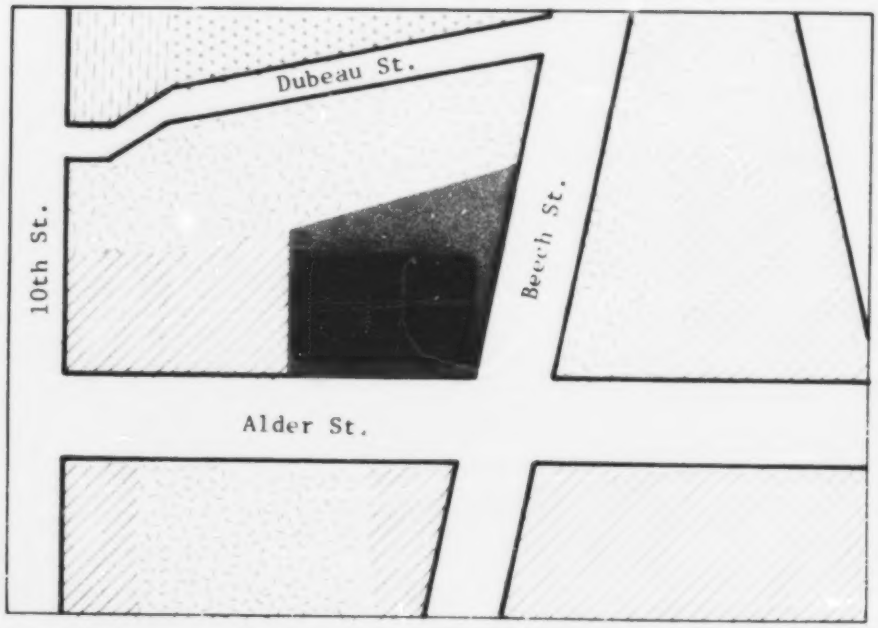
Localisation:	Chemin Point Augusta
Utilisation des terrains avoisinants:	Parcs et port de plaisance
Terrain:	Date de la réserve provinciale*: 1949 Superficie: 0.5 ha (entièrement submergée)
Construction:	Date de construction: 1949 Poste de mouillage: 667 m
RIC:	59 25 005 DPW 017 936, DPW 017 937

Le quai de Comox, dont l'administration relève de MPO est utilisé par divers groupes. Important port de pêche commerciale, le quai accueille aussi un grand nombre de bateaux de plaisance; il est attenant à un quai du MDN et à un ponton des Services des transports aériens de Transports Canada.

***Réserve provinciale:** Les terrains sous réserve provinciale appartiennent à la Province mais sont utilisés par le gouvernement fédéral. Des négociations sont actuellement en cours pour que tous les terrains réservés par le fédéral soient conformes à la nouvelle entente fédérale/provinciale concernant ce genre de propriété.

PWC CAMPBELL RIVER FEDERAL BUILDING
TPC IMMEUBLE FÉDÉRAL DE CAMPBELL RIVER





Scale/Échelle 1:1280

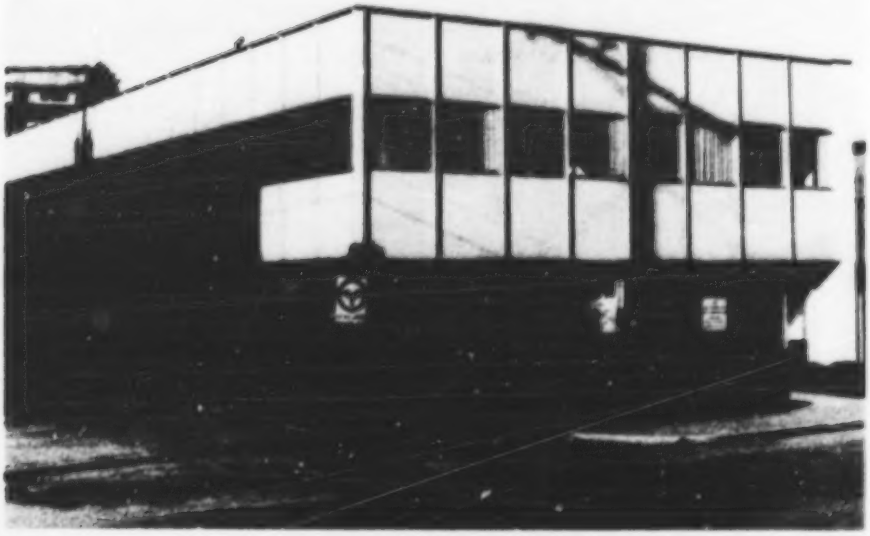
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

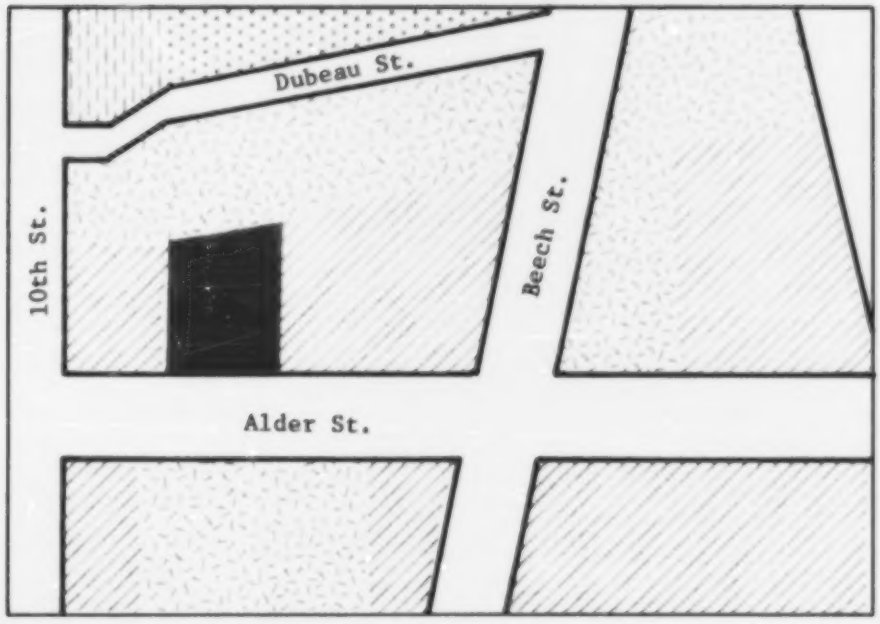
7.2.29 SCP Immeuble fédéral de Campbell River

Localisation:	Angle de la rue Alder et de la rue Beech
Utilisation des terrains avoisinants:	Commerciale
Terrain:	Superficie: 0.34 ha (attenant au terrain de l'annexe) (voir 7.2.30) Date d'acquisition: 1956 Zonage: commercial, superficie minimum des lots - 222 m^2 Stationnement: 55 places à l'arrière (partagées avec l'annexe attenante)
Construction:	Date de construction; 1959 Superficie: 1 150.7 m^2 (brute) 972.8 m^2 (locative) Étages: 2 Utilisation: aires de traitement, bureaux, entrepôts Occupants: SCP, MPO, RC-D&A, AIN, TPC
RIC:	59 25 034 DPW 018 047

NOTA: SCP est le propriétaire et non pas TPC tel qu'indiqué sur l'illustration de la page précédente.

PWC CAMPBELL RIVER FEDERAL ANNEX
TPC ANNEXE À L'ÉDIFICE FÉDÉRAL DE CAMPBELL RIVER





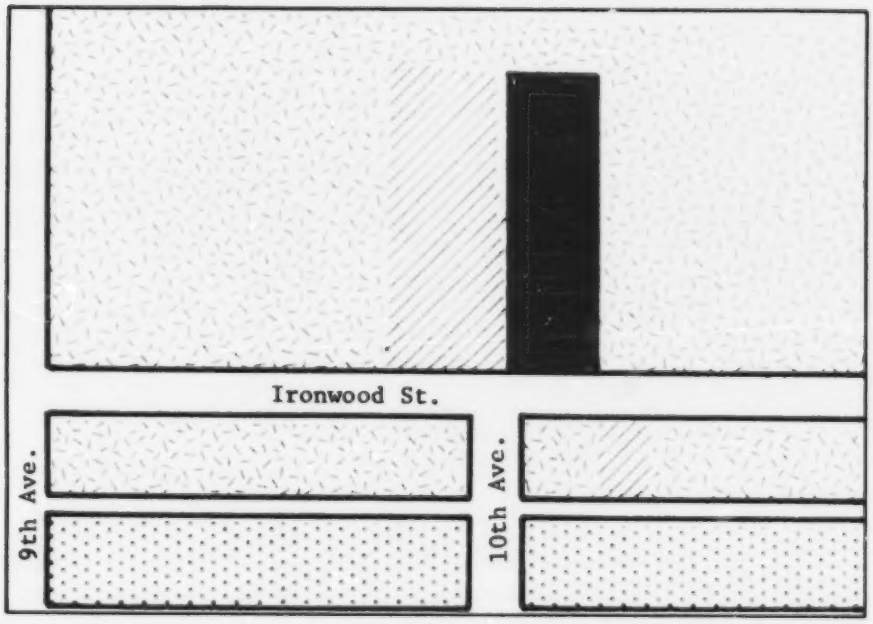
Scale/Échelle 1:1280

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.30 TPC Annexe à l'édifice fédéral de Campbell River

Localisation:	940, rue Alder
Utilisation des terrains avoisinants:	Commerciale
Terrain:	Superficie: 0.06 ha Date d'acquisition: 1976 Zonage: commercial, superficie minimum des lots - 222 m^2 Stationnement: 55 places à l'arrière (partagées avec l'immeuble fédéral attenant)
Construction:	Date de construction: 1962 (acquise en 1976) Superficie: 771.1 m^2 (locative) Étages: 2 Utilisation: bureaux Occupant: CMEIC
RIC:	59 25 034 DPW 018 053

PWC CAMPBELL RIVER MAIL PROCESSING PLANT
TPC ÉTABLISSEMENT DE TRAITEMENT DU COURIER DE CAMPBELL RIVER



Scale/Échelle 1:2600

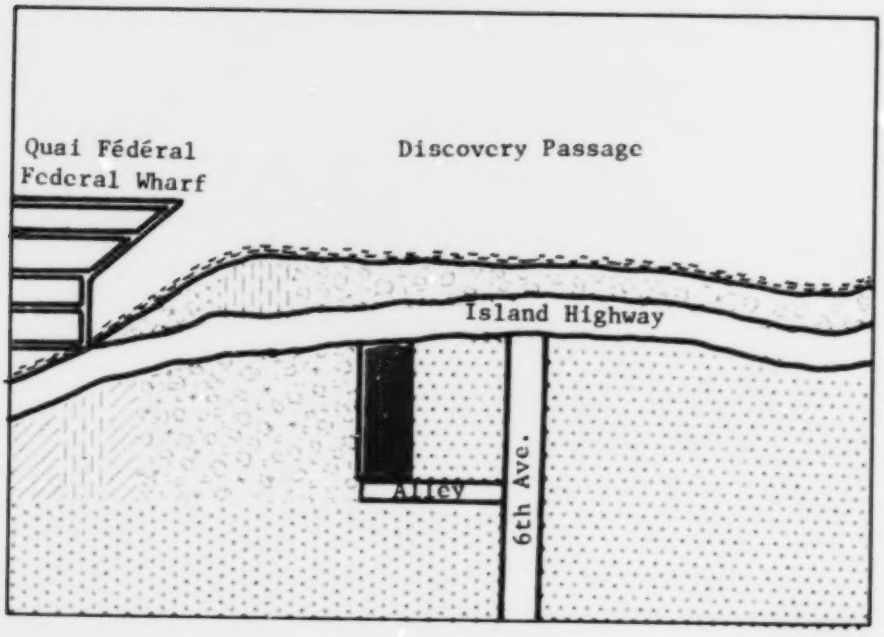
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.31 SCP Établissement de traitement du courrier de Campbell River

Localisation:	1090, chemin Ironwood
Utilisation des terrains avoisinants:	Commerciale
Terrain:	Superficie: 0.84 ha Date d'acquisition: 1976 Zonage: commercial Stationnement: 35 places réservées au personnel, 4 places réservées aux visiteurs
Construction:	Date de construction: 1978 Superficie: 1 864.4 m^2 (brute) 1 688.3 m^2 (locative) Étage: 1 Utilisation: aires de traitement, bureaux Occupants: SCP, TPC
RIC:	59 25 034 DPW 018 052

NOTA: SCP est le propriétaire et non TPC tel qu'indiqué sur l'illustration précédente.

DFO CAMPBELL RIVER RESIDENCE
MPO RÉSIDENCE DE CAMPBELL RIVER



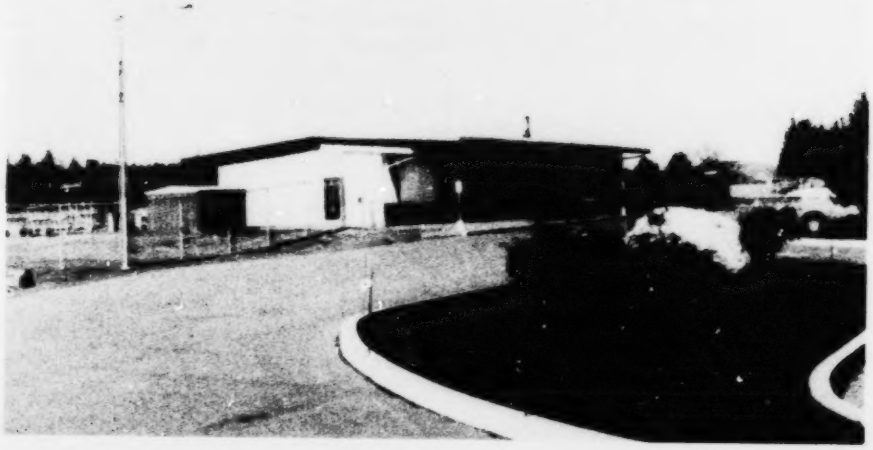
Scale/Échelle 1:2230

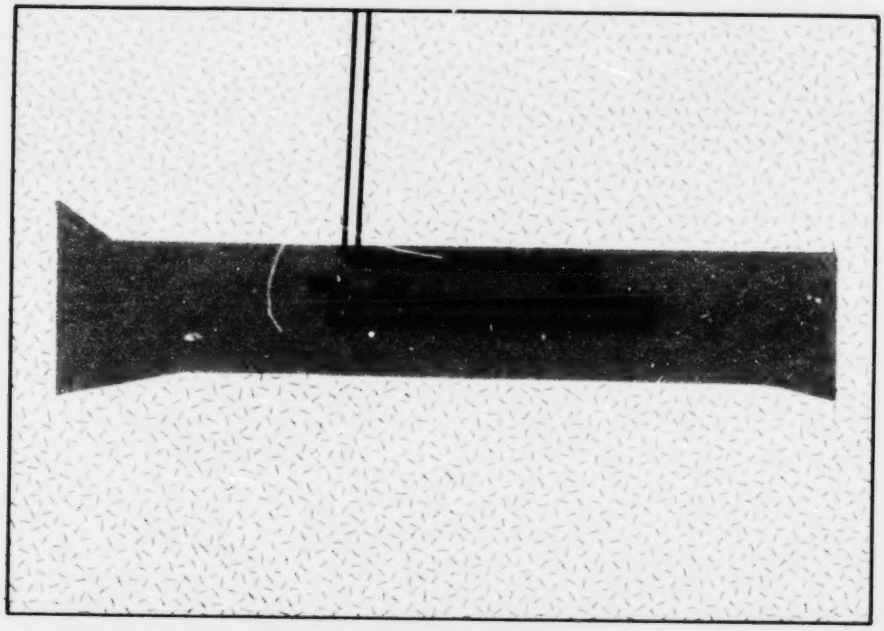
FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.32 MPO Résidence de Campbell River

Localisation:	616, route Island
Utilisation des terrains avoisinants:	Résidentielle
Terrain:	Superficie: 0.08 ha Date d'acquisition: 1951 Zonage: commercial Stationnement: garage détaché à deux places
Construction:	Dates de construction: 1952 (maison) 1965 (garage) Superficie: maison - 105.6 m^2 (brute) garage - 44.6 m^2 (brute) Étage: 1 1/2, pas de sous-sol Utilisation: résidentielle et opérationnelle Occupant: MPO
RIC:	59 25 034 DFO 018 045

TC CAMPBELL RIVER AIRPORT
TC AÉROPORT DE CAMPBELL RIVER





Scale/Échelle 1:33000

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENYIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.33 TC Aéroport de Campbell River

Localisation: Extrémité ouest du chemin Erickson

Utilisation des terrains avoisinants: Espaces verts

Terrain:
Superficie: 229.4 ha
Date d'acquisition: 1964
Zonage: rural - plus de 4 ha, bâtiments/terrain = 5% au maximum
Stationnement: 60 places (visiteurs), 15 places (personnel), 15 places (voitures de location)

Constructions:

Aéroport municipal:

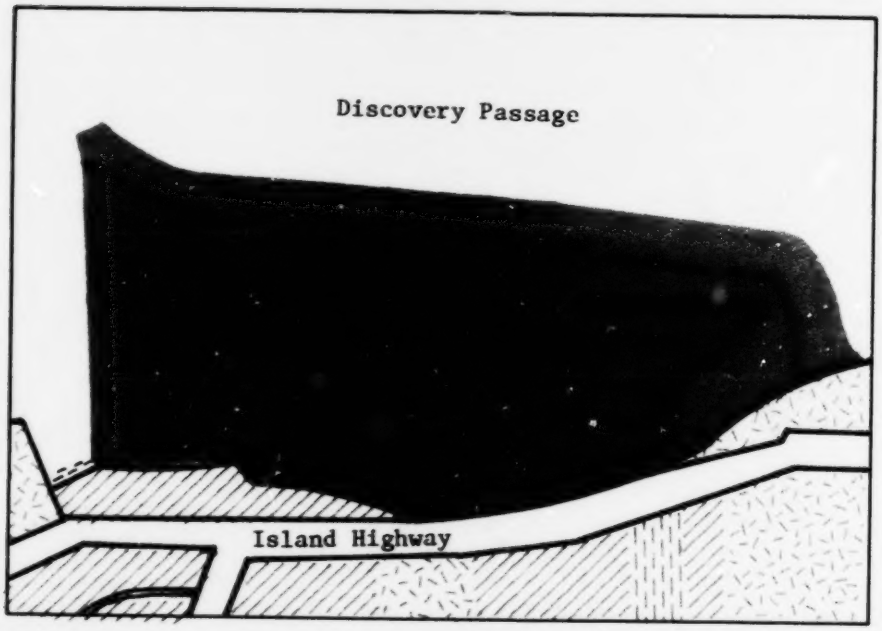
Nombre: 1 (administratif) superficie brute: 325.6 m^2
1 (opérationnel) superficie brute: 139.4 m^2
3 roulottes (fonction opérationnelle)
Date de construction: 1966
Étage: 1
Utilisation: bureaux, aires de traitement, entrepôts
Occupants: municipalité de Campbell River, TC, secteur privé - Airwest, Pacific Western Airlines, Okanagan Helicopter, Budget Rent-A-Car, Tilden Rent-A-Car

École privée de pilotage:

Nombre: 1
Date de construction: 1978
Étages: 2
Utilisation: opérations, bureaux, entrepôts
Occupant: Superior Flight Ltée

RIC: 59 25 034 MOT 018 055

DFO CAMPBELL RIVER WHARVES
MPO _ QUAIS DE CAMPBELL RIVER



Scale/Échelle 1:1700

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL
COMMERCIAL / COMMERCIAL
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL
INDUSTRIAL / INDUSTRIEL
TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS
OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION
UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ

7.2.34 TPC Quais de Campbell River

Localisation: Route Island

Utilisation des terrains avoisinants: Commerciale

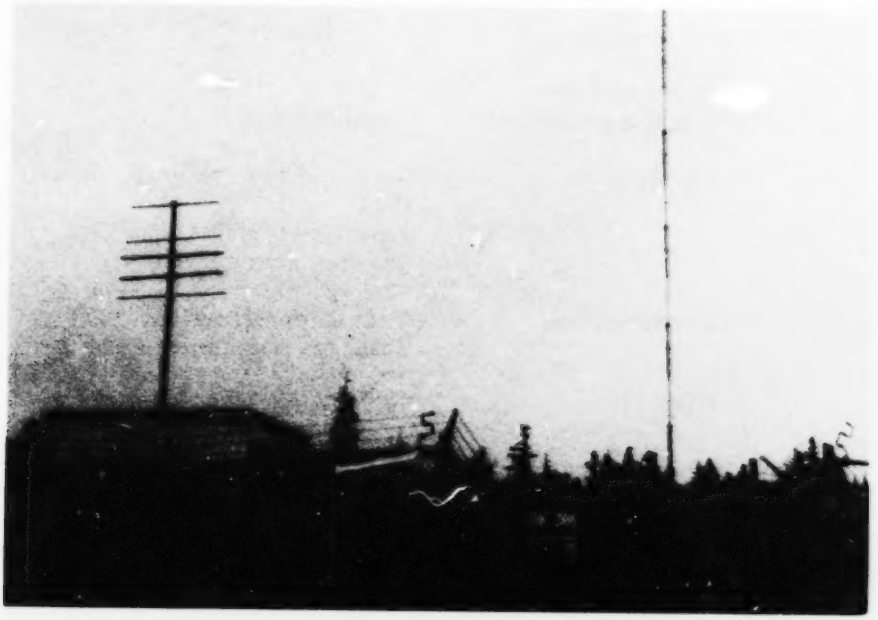
Terrain: Date de la réserve provinciale*: 1948
Superficie: 9.3 ha
Zonage: commercial

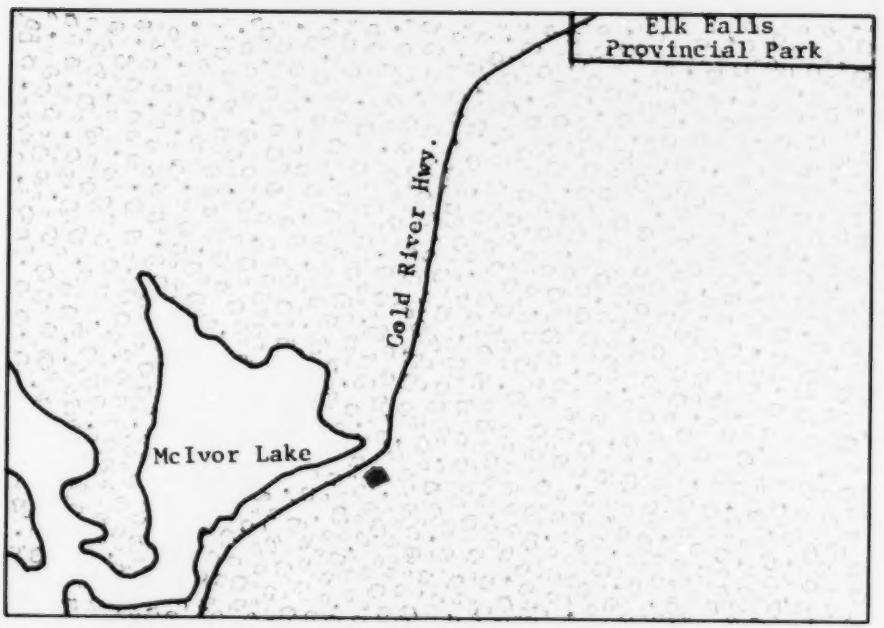
Construction: Date de construction; 1951
Poste de mouillage: 2 526 m

RIC: 59 25 034 DPW 018 051

***Réserve provinciale:** Les terrains sous réserve provinciale appartiennent à la Province mais sont utilisés par le gouvernement proviniciale. Des négociations sont actuellement en cours pour que tous les terrains réservés par le fédéral soient conformes à la nouvelle entente fédérale/provinciale concernant ce genre de propriété.

TC CAMPBELL RIVER OUTER MARKER
TC RADIOBORNE EXTÉRIEURE DE CAMPBELL RIVER





Scale/Échelle 1:16000

FEDERAL PROPERTY / PROPRIÉTÉ FÉDÉRALE		INDUSTRIAL / INDUSTRIEL	
RESIDENTIAL / RÉSIDENTIEL		TRANSPORTATION & UTILITIES / TRANSPORT & SERVICES PUBLICS	
COMMERCIAL / COMMERCIAL		OPEN SPACE & RECREATION / ESPACE VERT & RÉCRÉATION	
INSTITUTIONAL / INSTITUTIONNEL		UNDEVELOPED / NON AMÉNAGÉ	

7.2.35 TC Radioborne extérieure de Campbell River

Localisation:	Route Gold River, plusieurs kilomètres à l'ouest du centre-ville de Campbell River
Utilisation des terrains avoisinants:	Espaces verts
Terrain:	Superficie: 1.6 ha Date d'acquisition: 1976 Zonage: public
Constructions:	Type: 1 radioborne, 1 abri (superficie brute: 14 m^2) Date de construction: 1976 Utilisation: radioborne de l'aéroport de Campbell River
RIC:	59 25 034 MOT 018 064

ANNEXE A

GLOSSAIRE DES TERMES

Désignation Patrimoine - La politique de TPC en matière de patrimoine stipule tous les bâtiments construits avant 1945 sont considérés comme faisant partie du patrimoine à moins d'être désigné autrement. Les 4 désignations sont:

> **"Important"** - Demande une attention toute particulière. Il faut dans ce cas prendre des mesures immédiates pour s'en occuper comme il convient. Les extérieurs doivent être restaurés ou conservés, conformément à une norme d'architecture. Il se peut que l'intérieur soit à conserver ou même à refaire. On ne peut y ajouter des annexes dans la plupart des cas.
>
> **"Protéger"** - S'applique aux bâtiments qui pourraient être très utiles s'ils étaient rénovés. L'extérieur doit être entretenu ou rénové. La plupart du temps on peut changer l'aménagement à l'intérieur sans difficulté. On peut leur ajouter des annexes mais avec précaution.
>
> **"Entretenir"** - Ceux qui n'ont besoin d'aucun traitement spécial sauf l'entretien normal. C'est une catégorie regroupant les bâtiments qui peuvent ou non avec le temps avoir une importance plus importante dans leur milieu.
>
> **"De peu d'importance"** - N'ont à peu près pas de valeur historique ou sociale.

Durée économique - La durée économique d'un bien-fonds est la période estimative durant laquelle il est prévue qu'un bien pourra être utilisé avec profit. Il s'agit de la période pendant laquelle le bien offrira une rentabilité supérieure au loyer économique attribuable au terrain. Cette période ne peut jamais dépasser la durée de vie des bâtiments et elle est généralement plus courte.

Espace non-habitable - Espace qui pour une raison d'aménagement ou de condition ne peut être utilisé pour satisfaire les besoins du client.

Excédentaire - N'est plus utilisé par un ministère: Voir procédures pour propriété excédentaire.

GFF - Gestion foncière fédérale - Le principe fondamental de cette politique sur la gestion foncière est que les ministères devraient planifier l'acquisition, l'utilisation et la disposition des propriétés foncières fédérales de façon à allier la prestation efficace des services gouvernementaux à la réalisation d'objectifs sociaux, économiques et d'environnement de nature plus générale.

Procédure pour une propriété excédentaire - Quand un ministère fédéral ou une agence n'a plus besoin d'une propriété, il complète un "Avis de propriété excédentaire" que TPC fait circuler parmi les autres ministères. TPC prépare une recommandation au CCCT/GFF pour la disposition finale de la propriété. Si un autre ministère a exprimé de l'intérêt envers la propriété, ce fait est pris en considération quant elle est revue par le comité. S'il n'y a aucun intérêt de la part du fédéral et si la disposition est appropriée, la coutume est de donner aux gouvernements provincial et municipal, dans cet ordre, l'opportunité d'acquérir la propriété excédentaire à la valeur courante du marché.

Propriété - Réfère généralement au terrain et à l'édifice.

RIC - Répertoire immobilier central - inventaire de l'immobilier fédéral.

À revoir - La recommandation "à revoir" signifie que la propriété devra être réévaluée à un moment précis.

Superficie brute - Superficie d'un bâtiment mesurée des surfaces extérieures d'un mur au mur opposé, à chaque étage sans déduction pour les ouvertures. Lorsque le bâtiment comporte des balcons ou des mezzanines, leur superficie réelle est mesurée et rajoutée.

Superficie locative - Aire située en deçà des murs extérieurs calculée de la face interne d'un mur extérieur à la face interne du mur extérieur opposé, sauf si le mur extérieur comporte plus de 50% de verre. Dans ce cas, la surface est calculée en partant de la face interne du mur en verre à la face interne du mur ou paroi de verre opposé. Cette aire comprend les piliers et les structures nécessaires au soutien du bâtiment mais exclut les aires de services du bâtiment.

Superficie utilisable - Aire située en deçà des murs extérieurs, mesurée et calculée de le même façon que la superficie locative mais excluant les secteurs auxiliaires desservant la totalité de l'étage ou du bâtiment.

ANNEXE B

LISTE DES ABRÉVIATIONS

ABRÉVIATIONS DES MINISTÈRES ET AGENCES

AGR	Agriculture Canada
ASC	Approvisionnements et Services Canada
CN	Canadien national
EC	Environnement Canada
EC-PC	Environnement Canada - Parcs Canada
EC-SEA	Environnement Canada - Service de l'environnement atmosphérique
EIC	Emploi et Immigration Canada
GRC	Gendarmerie royale du Canada
IC	Industrie et commerce
JUS	Ministère de la Justice
MAAC	Ministère des Affaires des anciens combattants
MDN	Ministère de la Défense nationale
MEER	Expansion économique régionale
MPO	Pêches et Océans
R-C	Radio-Canada
RC-DA	Revenu Canada - Douanes et Accise
RC-I	Revenu Canada - Impôt
SBSC	Santé et Bien-être social Canada
SCHL	Société centrale d'hypothèques et de logement
SCP	Société canadienne des postes
TC	Transports Canada
TPC	Travaux publics Canada

ANNEXE C

DOSSIERS URBAINS PUBLIÉS

Terre-Neuve

St. John's

Nouvelle-Écosse

Halifax-Dartmouth

Nouveau-Brunswick

Frédéricton
Saint-Jean

Île-du-Prince-Edouard

Charlottetown

Québec

Bas Saint-Laurent
Gaspésie/Îles-de-la-Madeleine
Granby
Haut-Saguenay
Lac Saint-Jean
Communauté urbaine de Québec
Sorel
Saint-Hyacinthe
Valleyfield
Île de Montréal/Laval/Longueuil

Ontario

Cornwall
Corridor Gananoque-Morrisburg
Guelph
Hamilton
Kingston
Kitchener-Waterloo
London
Mississauga
Municipalité régionale de Waterloo
North Bay
Oakville
Peterborough
Région de Niagara
Sault Ste-Marie
Sudbury
Thunder Bay
Timmins
Toronto métropolitain
Windsor

Manitoba

Winnipeg

Saskatchewan

Saskatoon
Regina

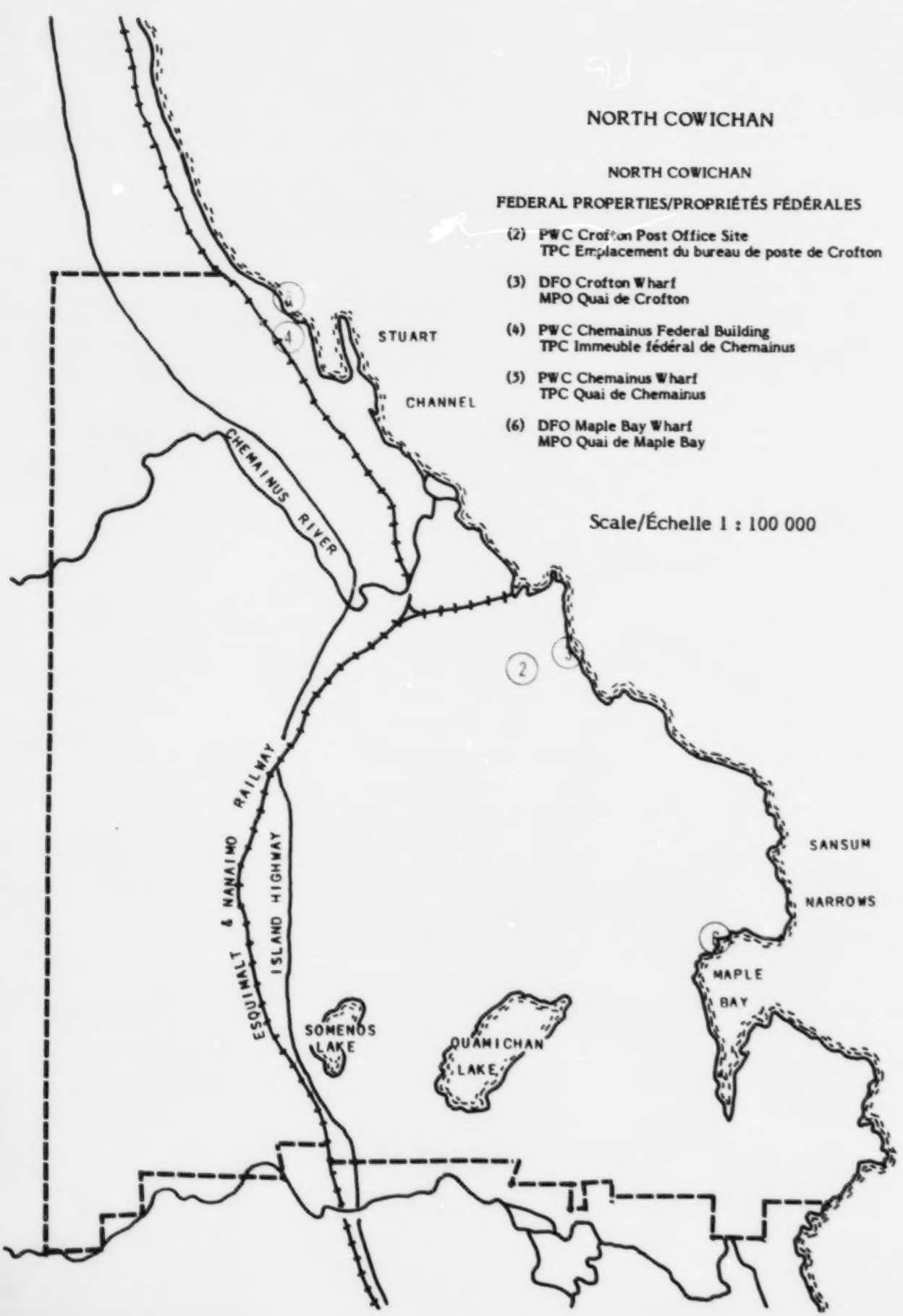
Colombie-Britannique

Fraser Valley
Les Kootenays
Région de l'Okanagan
Vancouver (carte seulement)

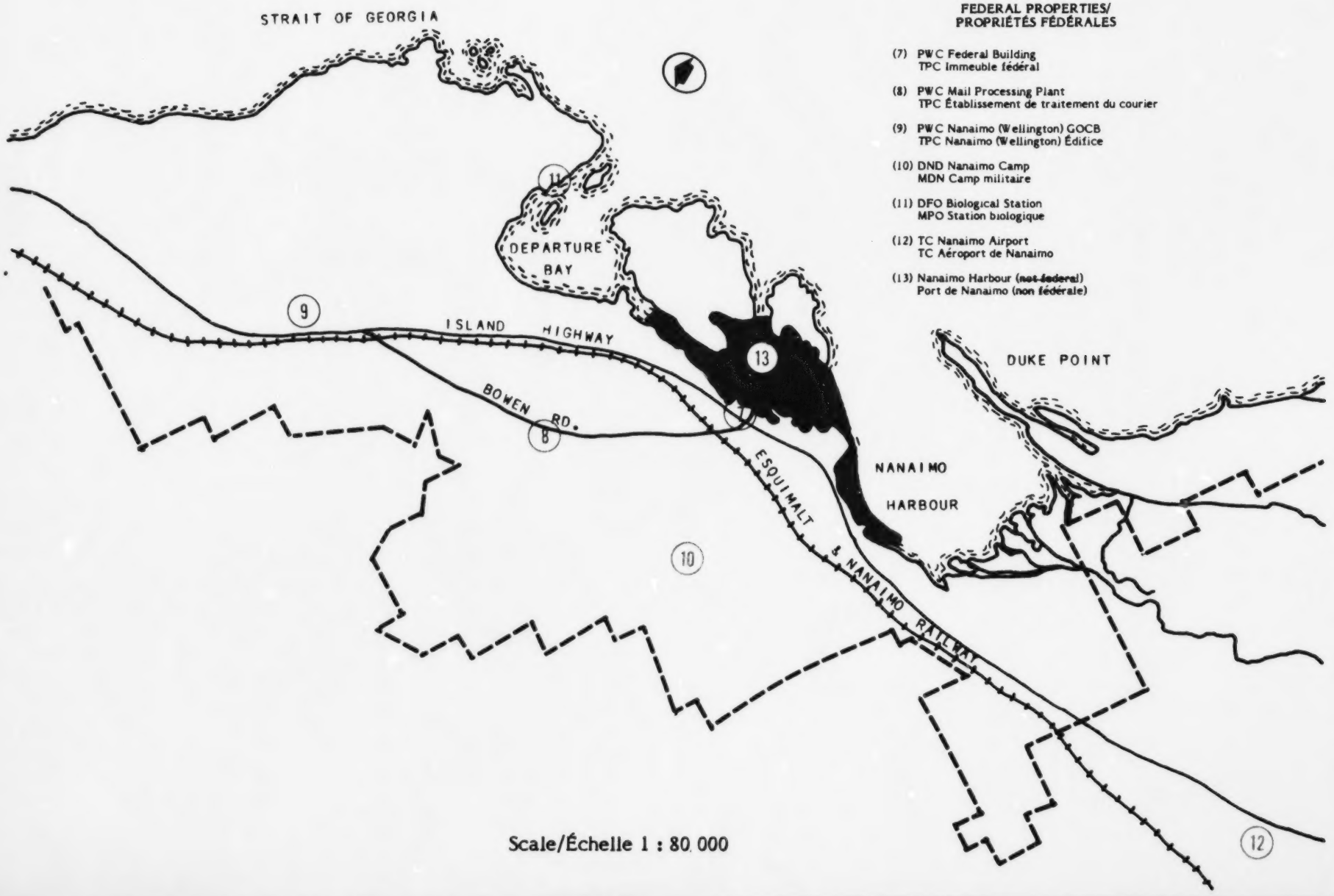
Yukon

Whitehorse

DUNCAN
FEDERAL PROPERTIES/
PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
(1) PWC Duncan Federal Building
TPC Immeuble fédéral de Duncan
Scale/Échelle 1 : 12 500
ISLAND HIGHWAY
GOVERNMENT STREET
CANADA AVENUE
1
E & N RAILWAY
COWICHAN
INDIAN RESERVE
COWICHAN
INDIAN
RESERVE
COWICHAN RIVER


NORTH COWICHAN
NORTH COWICHAN
FEDERAL PROPERTIES/PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
(2) PWC Crofton Post Office Site
TPC Emplacement du bureau de poste de Crofton
(3) DFO Crofton Wharf
MPO Quai de Crofton
(4) PWC Chemainus Federal Building
TPC Immeuble fédéral de Chemainus
(5) PWC Chemainus Wharf
TPC Quai de Chemainus
(6) DFO Maple Bay Wharf
MPO Quai de Maple Bay
Scale/Échelle 1 : 100 000
STUART
CHANNEL
CHEMAINUS RIVER
ESQUIMALT & NANAIMO RAILWAY
ISLAND HIGHWAY
SANSUM
NARROWS
MAPLE
BAY
SOMENOS
LAKE
QUAMICHAN
LAKE
2
3
4
5
6

NANAIMO



FEDERAL PROPERTIES/ PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

(7) PWC Federal Building
TPC Immeuble fédéral

(8) PWC Mail Processing Plant
TPC Établissement de traitement du courier

(9) PWC Nanaimo (Wellington) GOCB
TPC Nanaimo (Wellington) Édifice

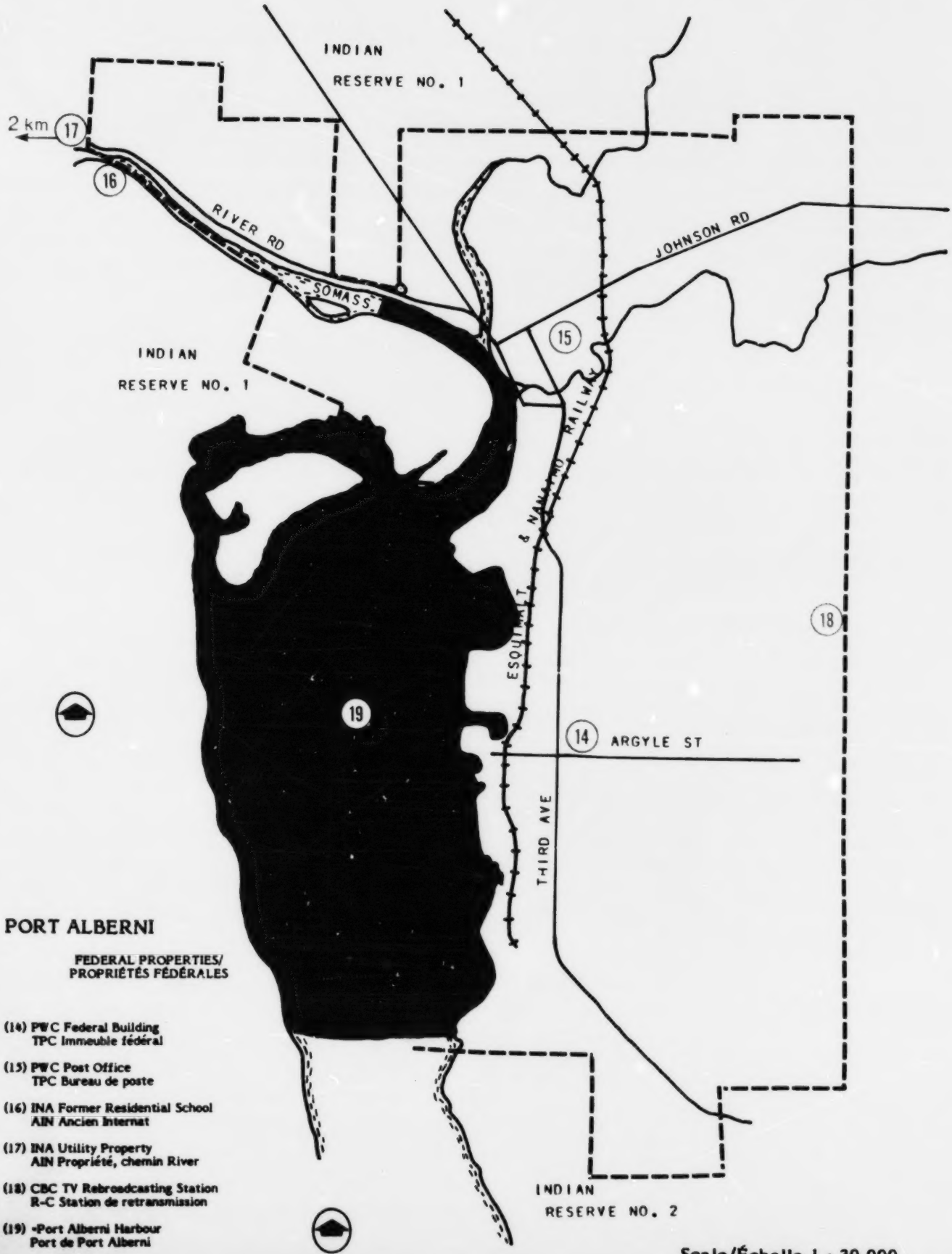
(10) DND Nanaimo Camp
MDN Camp militaire

(11) DFO Biological Station
MPO Station biologique

(12) TC Nanaimo Airport
TC Aéroport de Nanaimo

(13) Nanaimo Harbour (~~not federal~~)
Port de Nanaimo (non fédérale)

Scale/Échelle 1 : 80 000



PORT ALBERNI

FEDERAL PROPERTIES/
PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

(14) PWC Federal Building
TPC Immeuble fédéral

(15) PWC Post Office
TPC Bureau de poste

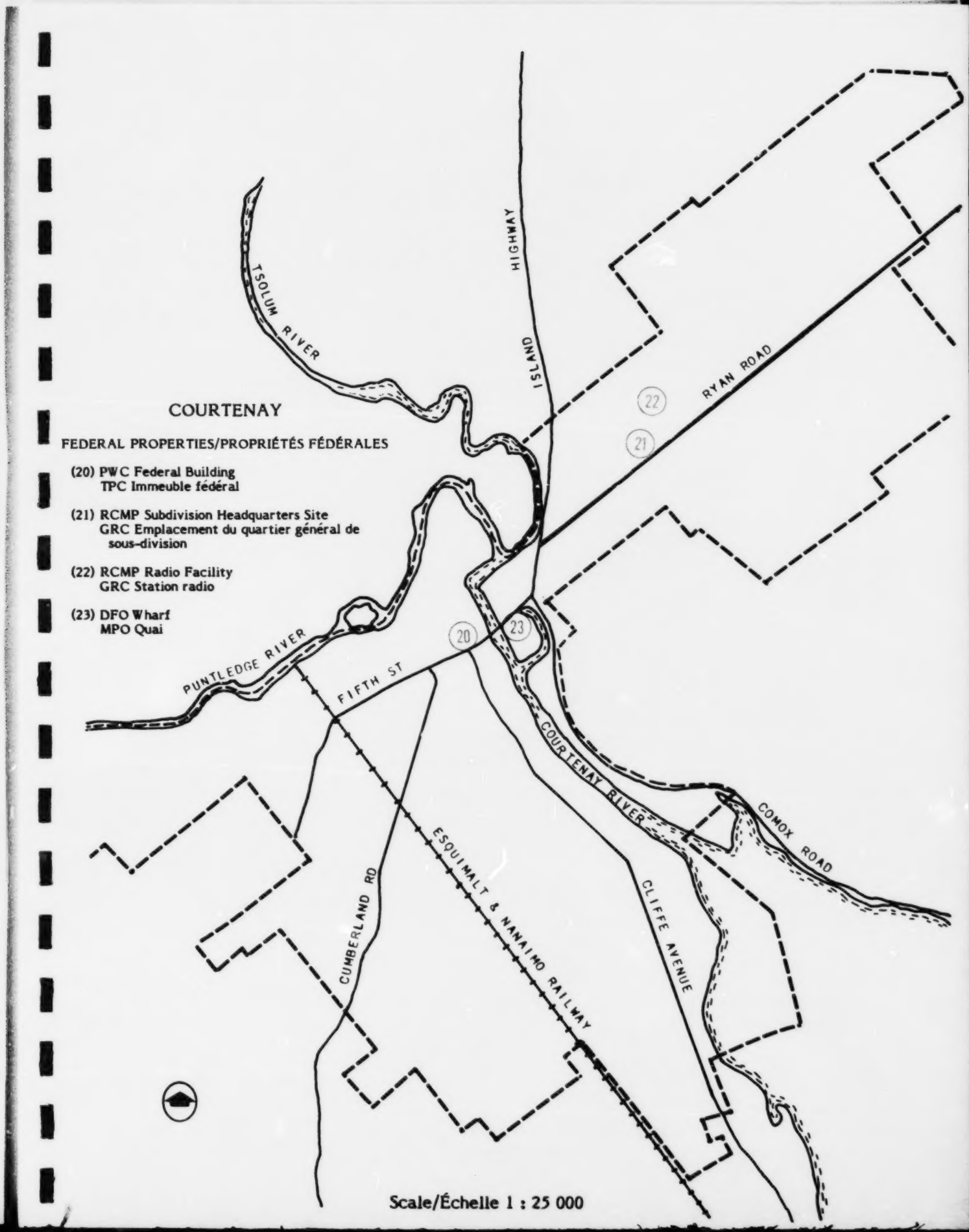
(16) INA Former Residential School
AIN Ancien Internat

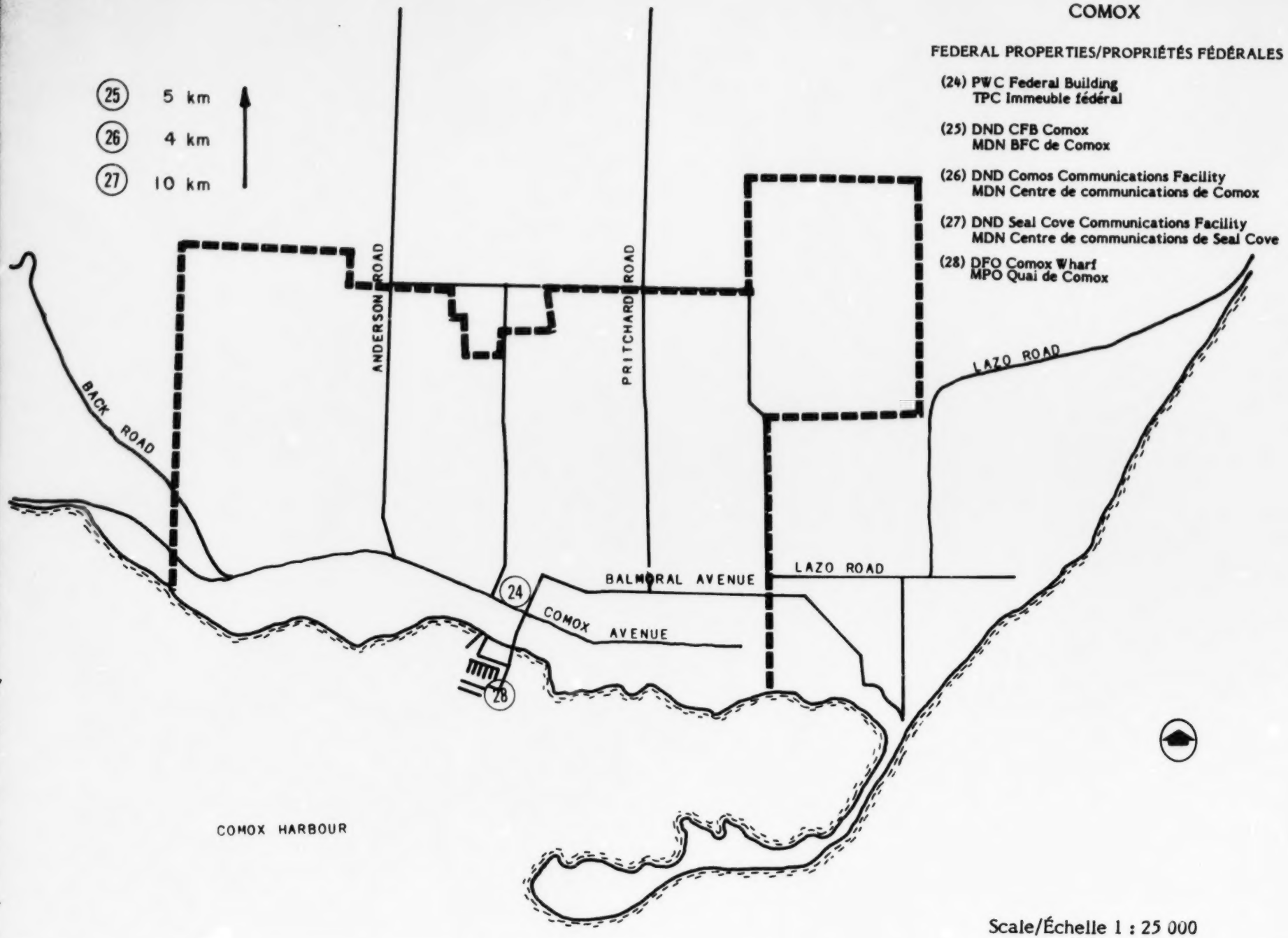
(17) INA Utility Property
AIN Propriété, chemin River

(18) CBC TV Rebroadcasting Station
R-C Station de retransmission

(19) Port Alberni Harbour
Port de Port Alberni

Scale/Échelle 1 : 30 000


COURTENAY
FEDERAL PROPERTIES/PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
(20) PWC Federal Building
TPC Immeuble fédéral
(21) RCMP Subdivision Headquarters Site
GRC Emplacement du quartier général de sous-division
(22) RCMP Radio Facility
GRC Station radio
(23) DFO Wharf
MPO Quai
TSOLUM RIVER
ISLAND HIGHWAY
RYAN ROAD
22
21
20
23
PUNTLEDGE RIVER
FIFTH ST
COURTENAY RIVER
COMOX ROAD
CUMBERLAND RD
ESQUIMALT & NANAIMO RAILWAY
CLIFFE AVENUE
Scale/Échelle 1 : 25 000


COMOX
FEDERAL PROPERTIES/PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES
(24) PWC Federal Building
TPC Immeuble fédéral
(25) DND CFB Comox
MDN BFC de Comox
(26) DND Comos Communications Facility
MDN Centre de communications de Comox
(27) DND Seal Cove Communications Facility
MDN Centre de communications de Seal Cove
(28) DFO Comox Wharf
MPO Quai de Comox
(25) 5 km
(26) 4 km
(27) 10 km
ANDERSON ROAD
PRITCHARD ROAD
BACK ROAD
LAZO ROAD
BALMORAL AVENUE
LAZO ROAD
COMOX AVENUE
(24)
(28)
COMOX HARBOUR
Scale/Échelle 1 : 25 000

CAMPBELL RIVER

FEDERAL PROPERTIES/PROPRIÉTÉS FÉDÉRALES

(29) PWC Federal Building
TPC Immeuble fédéral

(30) PWC Federal Annex
TPC Annexe à l'immeuble fédéral

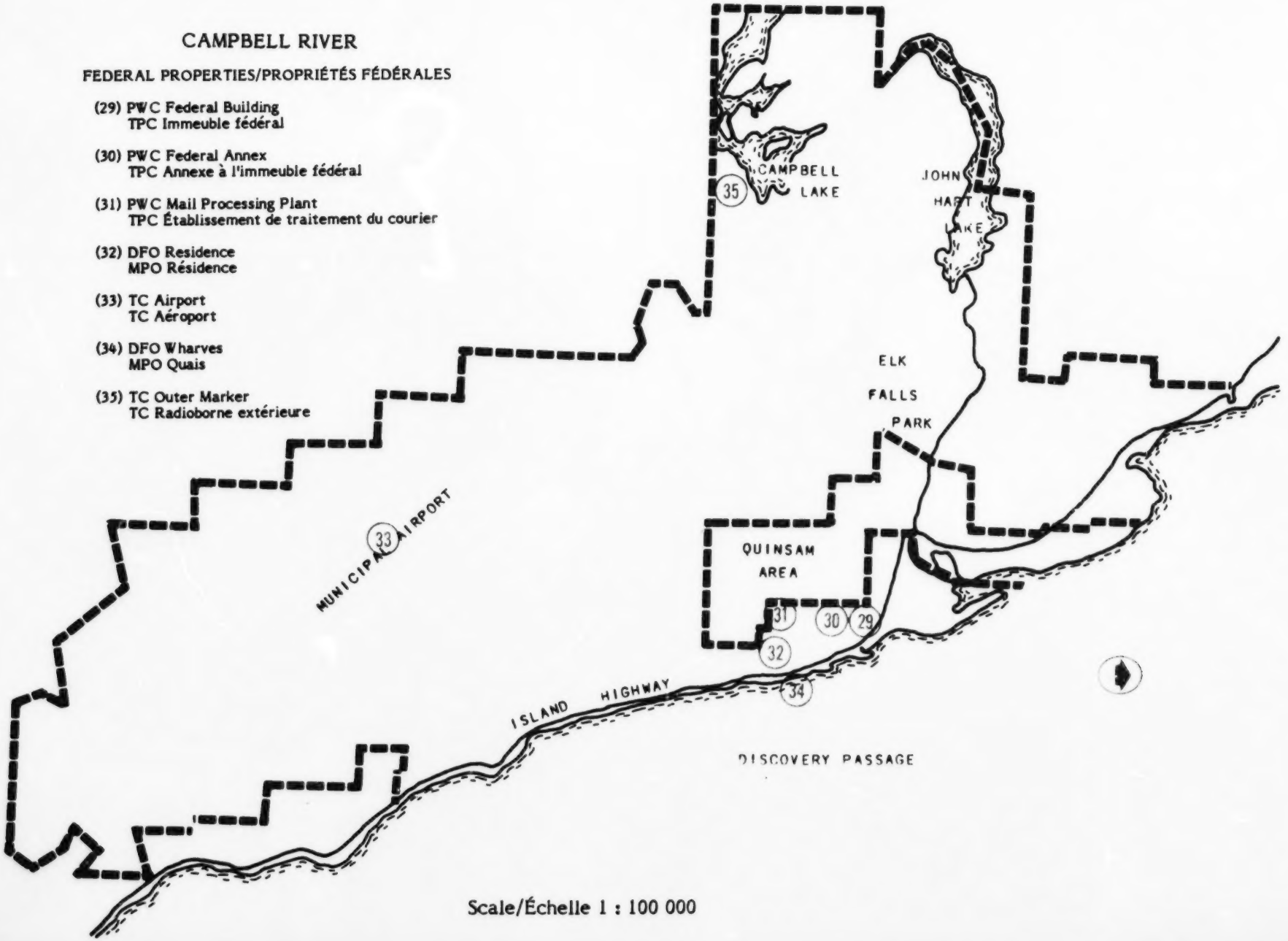
(31) PWC Mail Processing Plant
TPC Établissement de traitement du courier

(32) DFO Residence
MPO Résidence

(33) TC Airport
TC Aéroport

(34) DFO Wharves
MPO Quais

(35) TC Outer Marker
TC Radioborne extérieure



Scale/Échelle 1 : 100 000